ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
NIILO JÄÄSKINEN
της 7ης Νοεμβρίου 2013 [1]

Υπόθεση C-639/11

Ευρωπαϊκή Επιτροπή
κατά
Δημοκρατίας της Πολωνίας
Υπόθεση C-61/12
Ευρωπαϊκή Επιτροπή
κατά

Δημοκρατίας της Λιθουανίας

«Παράβαση κράτους μέλους — Άρθρο 2α της οδηγίας 70/311/ΕΟΚ — Άρθρο 4, παράγραφος 3, της οδηγίας 2007/46/ΕΚ — Άρθρα 34 ΣΛΕΕ και 36 ΣΛΕΕ — Ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων — Περιορισμοί — Μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος — Κανονιστική ρύθμιση κράτους μέλους στο οποίο η οδήγηση διεξάγεται στη δεξιά πλευρά της οδού, με την οποία απαγορεύεται η ταξινόμηση των επιβατικών αυτοκινήτων που είναι εξοπλισμένα για οδήγηση στην αριστερή πλευρά και είναι νέα ή έχουν ήδη ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος — Παραδεκτό της απαιτήσεως σύμφωνα με την οποία το σύστημα διευθύνσεως πρέπει να βρίσκεται στην αριστερή πλευρά του οχήματος»

I – Εισαγωγή

1. Τόσο στην Πολωνία όσο και στη Λιθουανία, η ταξινόμηση μηχανοκίνητων οχημάτων των οποίων το σύστημα διευθύνσεως βρίσκεται στη δεξιά πλευρά απαγορεύεται ή/και εξαρτάται από τη μεταφορά του συστήματος αυτού στην αριστερή πλευρά του οχήματος, ανεξαρτήτως του αν τα οχήματα αυτά είναι νέα ή έχουν ήδη ταξινομηθεί σε άλλα κράτη μέλη.

2. Το Δικαστήριο επιλαμβάνεται εν προκειμένω δύο προσφυγών κατά παραβάσεως με τις οποίες η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητεί από αυτό να αναγνωρίσει ότι, εφαρμόζοντας τέτοιες διατάξεις, η Δημοκρατία της Πολωνίας και η Δημοκρατία της Λιθουανίας, αντίστοιχα, παρέβησαν τις υποχρεώσεις που υπέχουν από το άρθρο 2α της οδηγίας 70/311/ΕΟΚ για τα συστήματα διευθύνσεως των οχημάτων με κινητήρα [2] και από το άρθρο 4, παράγραφος 3, της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, το οποίο θεσπίζει ένα πλαίσιο για την έγκριση των οχημάτων αυτών [3], εφόσον πρόκειται για νέα επιβατικά αυτοκίνητα, καθώς και από το άρθρο 34 ΣΛΕΕ, όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα που έχουν ήδη ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος.

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 — Οδηγία του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στο σύστημα διευθύνσεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους (ΕΕ ειδ. έκδ. 13/001, σ. 93), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 1999/7/ΕΚ της Επιτροπής, της 26ης Ιανουαρίου 1999 (ΕΕ L 40, σ. 36).

3 — Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (στο εξής: οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263, σ. 1). Η οδηγία αυτή κατήργησε και αντικατέστησε, με ισχύ από 29ης Απριλίου 2009, την οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους (ΕΕ ειδ. έκδ. 13/001, σ. 46).

3. Οι καθ' ων αμφισβητούν κατηγορηματικά τις αιτιάσεις που διατυπώνονται εναντίον τους. Η Δημοκρατία της Πολωνίας υποστηρίζει ότι τα επίδικα εθνικά μέτρα είναι σύμφωνα προς την οδηγία-πλαίσιο και την οδηγία 70/311, ενώ η Δημοκρατία της Λιθουανίας υποστηρίζει ότι δεν εμπίπτουν καν στο καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής των εν λόγω οδηγιών. Η Δημοκρατία της Πολωνίας μόνη υποστηρίζει ότι τα μέτρα αυτά δεν αποτελούν εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, το οποίο απαγορεύεται από το άρθρο 34 ΣΛΕΕ. Αμφότερες, δε, ισχυρίζονται ότι, εν πάση περιπτώσει, τα μέτρα αυτά πρέπει να γίνουν δεκτά δυνάμει του άρθρου 36 ΣΛΕΕ, ως δικαιολογούμενα από επιτακτικές απαιτήσεις δημοσίου συμφέροντος, συνδεόμενες με την οδική ασφάλεια. Η Επιτροπή δεν αρνείται ότι ο σκοπός αυτός μπορεί να δικαιολογήσει ένα τέτοιο εμπόδιο, αλλά εκτιμά ότι οι επίδικες κανονιστικές ρυθμίσεις δεν είναι ούτε κατάλληλες για την επίτευξή του ούτε ανάλογες προς αυτόν.

4. Μολονότι δεν έχει διαταχθεί τυπικώς η συνεκδίκαση των δύο κρινομένων υποθέσεων, ο κοινός χαρακτήρας των αιτιάσεων που διατυπώνει η Επιτροπή δικαιολογεί την υποβολή ενιαίων προτάσεων.

II – Οι προβαλλόμενες παραβάσεις, οι επίδικες κανονιστικές ρυθμίσεις, οι διαδικασίες προ της ασκήσεως της προσφυγής και οι διαδικασίες ενώπιον του Δικαστηρίου

5. Από τα έγγραφα της υποθέσεως C-639/11 προκύπτει ότι στην Πολωνία, σύμφωνα με τον νόμο της 20ής Ιουνίου 1997 περί οδικής κυκλοφορίας[4], η ταξινόμηση των νέων οχημάτων πραγματοποιείται βάσει ενός αποσπάσματος του δελτίου εγκρίσεως του οχήματος ή ενός αντιγράφου της αποφάσεως περί απαλλαγής από την έγκριση[5], δυνάμει του άρθρου 72, παράγραφος 1, του εν λόγω νόμου, ενώ η ταξινόμηση των ήδη ταξινομημένων στο εξωτερικό οχημάτων πραγματοποιείται μετά από τεχνικό έλεγχο, δυνάμει του άρθρου 81, παράγραφος 5, του ίδιου νόμου.

6. Ο εν λόγω τεχνικός έλεγχος συνίσταται στη διαπίστωση του αν το όχημα ανταποκρίνεται, μεταξύ άλλων, στις απαιτήσεις που ορίζονται με τον ως άνω νόμο, καθώς και με την απόφαση του Υπουργού Υποδομών, της 31ης Δεκεμβρίου 2002, σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές που έχουν εφαρμογή στα οχήματα και την έκταση του απαραίτητου εξοπλισμού τους[6]. Σύμφωνα με την παράγραφο 9.2 της εν λόγω αποφάσεως, «στα οχήματα με περισσότερους από τρεις τροχούς, των οποίων η κατασκευή επιτρέπει να κινούνται με ταχύτητα μεγαλύτερη των 40 χλμ./ώρα, το πηδάλιο δεν πρέπει να βρίσκεται στη δεξιά πλευρά».

7. Η έκταση και οι λεπτομέρειες διενέργειας του τεχνικού ελέγχου καθορίζονται από την απόφαση του ίδιου υπουργού της 16ης Δεκεμβρίου 2003[7]. Σύμφωνα με το σημείο 5.1 του παραρτήματος Ι της ίδιας αποφάσεως, η θέση του πηδαλίου στη δεξιά πλευρά αποτελεί ουσιαστικό κριτήριο για την εκτίμηση ότι ένα τέτοιο όχημα δεν πληροί τις εθνικές τεχνικές προϋποθέσεις. Η ίδια διάταξη περιέχεται στο σημείο 6.1 του παραρτήματος Ι της αποφάσεως που εκδόθηκε στις 18 Σεπτεμβρίου 2009 από τον ίδιο υπουργό[8] προς αντικατάσταση της ως άνω αποφάσεως του 2003.

4 — Dz. U. 2005, αριθ. 108, σημείο 908, όπως έχει τροποποιηθεί.

5 — Η απαλλαγή μπορεί να προκύπτει από το άρθρο 68 του νόμου αυτού, το οποίο προβλέπει ότι ο κατασκευαστής ή ο εισαγωγέας ενός καινούργιου αυτοκίνητου οχήματος υποχρεούται να αποκτά, για κάθε νέο τύπο οχήματος, δελτίο εγκρίσεως το οποίο εκδίδεται από το Υπουργείο Μεταφορών, εκτός αν ο κατασκευαστής ή ο εισαγωγέας έχει αποκτήσει δελτίο εγκρίσεως, το οποίο έχει εκδοθεί από την αρμόδια αρχή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τη διαδικασία της κοινοτικής εγκρίσεως.

6 — Dz. U. 2003, αριθ. 32, σημείο 262, όπως έχει τροποποιηθεί.

7 — Dz. U. 2003, αριθ. 227, σημείο 2250, όπως έχει τροποποιηθεί.

8 — Dz. 2009, αριθ. 155, σημείο 1232. Ο εν λόγω κανονισμός, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 22 Σεπτεμβρίου 2009, καταργήθηκε στις 8 Οκτωβρίου 2012 από τον κανονισμό του Υπουργού Μεταφορών της 26ης Ιουνίου 2012 (Dz. U 2012, αριθ. 0, σημείο 996).

8. Λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που προσκομίστηκαν στην υπόθεση C-61/12, το άρθρο 25, παράγραφος 4, του λιθουανικού νόμου περί οδικής ασφάλειας[9] ορίζει ότι «[α]παγορεύεται η κυκλοφορία στο δημόσιο οδικό δίκτυο των μηχανοκίνητων οχημάτων τα οποία προορίζονται να κυκλοφορούν στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος ή/και των οποίων το πηδάλιο βρίσκεται στη δεξιά πλευρά, εκτός εάν ταξινομήθηκαν στη Δημοκρατία της Λιθουανίας πριν από την 1η Μαΐου 1993 ή προορίζονται, ως εκ του σχεδιασμού και του εξοπλισμού τους, για ειδικές εργασίες. Η απαγόρευση αυτή δεν εφαρμόζεται προσωρινά (έως 90 ημέρες ετησίως) στους αλλοδαπούς που εισέρχονται στη Δημοκρατία της Λιθουανίας με όχημα το οποίο έχει ταξινομηθεί στο εξωτερικό και που δεν διαθέτουν άδεια προσωρινής ή μόνιμης διαμονής στη Δημοκρατία της Λιθουανίας, στους Λιθουανούς πολίτες των οποίων η μόνιμη κατοικία βρίσκεται στο εξωτερικό, καθώς και στα οχήματα που εμπίπτουν, κατά τη νομοθεσία, στην κατηγορία των οχημάτων ιστορικής αξίας».

9. Το άρθρο 27 του ίδιου νόμου προβλέπει ότι τα μηχανοκίνητα οχήματα που κυκλοφορούν στη Λιθουανία πρέπει κατ' αρχήν να έχουν ταξινομηθεί στο κράτος αυτό. Εντούτοις, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου, η υποχρέωση αυτή ταξινομήσεως δεν εφαρμόζεται προσωρινά (έως 90 ημέρες ετησίως) στους αλλοδαπούς που εισήλθαν στη χώρα με όχημα το οποίο έχει ταξινομηθεί στο εξωτερικό και που δεν διαθέτουν άδεια προσωρινής ή μόνιμης διαμονής στη Λιθουανία ή διαθέτουν τίτλο διαμονής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και στους Λιθουανούς πολίτες οι οποίοι κατοικούν μόνιμα στο εξωτερικό. Η παράγραφος 2 του ίδιου άρθρου προσθέτει ότι τα μηχανοκίνητα οχήματα που είναι σχεδιασμένα για να κυκλοφορούν στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος ή/και διαθέτουν πηδάλιο στη δεξιά πλευρά δεν ταξινομούνται στη Λιθουανία, εκτός εάν πρόκειται για οχήματα ιστορικής αξίας και για οχήματα προοριζόμενα για ειδικές εργασίες.

10. Η απόφαση 2B-290 της 29ης Ιουλίου 2008 του διευθυντή της εθνικής επιθεωρήσεως οδικών μεταφορών στο Υπουργείο Συγκοινωνιών, η οποία ορίζει, μεταξύ άλλων, τις τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά τα μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενα οχήματά τους, προβλέπει, στο κεφάλαιό της IV, ότι «το σύστημα διευθύνσεως του οχήματος [10] δεν μπορεί να είναι εγκατεστημένο στη δεξιά πλευρά του θαλάμου των επιβατών, με εξαίρεση τα αυτοκίνητα οχήματα που ταξινομήθηκαν στη Λιθουανία πριν από την 1η Μαΐου 1993 ή τα αυτοκίνητα οχήματα που υπόκεινται σε καθεστώς ειδικής ταξινομήσεως. Η απόφαση 2B-515 του ίδιου διευθυντή, της 23ης Δεκεμβρίου 2008, ορίζει, στο σημείο 28, τη διαδικασία με την οποίαν εγκρίνεται η μεταφορά του συστήματος διευθύνσεως ενός οχήματος από τη δεξιά στην αριστερή πλευρά.

11. Η Επιτροπή δέχθηκε καταγγελίες από πρόσωπα τα οποία διαμένουν στην Πολωνία ή στη Λιθουανία και τα οποία αντιμετώπισαν την αδυναμία να ταξινομήσουν επιβατικά αυτοκίνητα προερχόμενα από άλλο κράτος μέλος, ιδίως από το Ηνωμένο Βασίλειο ή την Ιρλανδία, λόγω του ότι το σύστημα διευθύνσεώς τους βρισκόταν στη δεξιά πλευρά. Η Επιτροπή έκρινε ότι η υποχρέωση μεταφοράς του εν λόγω συστήματος στην αριστερή πλευρά ισοδυναμούσε με απαγόρευση ταξινομήσεως των οχημάτων αυτών σε καθένα από τα δύο αυτά κράτη μέλη. Κατά την ίδια, κάτι τέτοιο αποτελεί, όσον αφορά τα νέα οχήματα, παράβαση του άρθρου 4, παράγραφος 3, της οδηγίας-πλαισίου, καθώς και του άρθρου 2α της οδηγίας 70/311 και, όσον αφορά τα ήδη ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος οχήματα, παράβαση του άρθρου 34 ΣΛΕΕ.

12. Στις 9 Οκτωβρίου 2009 και στις 3 Νοεμβρίου 2009, αντίστοιχα, η Επιτροπή όχλησε τη Δημοκρατία της Πολωνίας και τη Δημοκρατία της Λιθουανίας, καλώντας τες να θέσουν τέρμα στις ως άνω παραβάσεις. Στις 8 Δεκεμβρίου 2009, η Δημοκρατία της Πολωνίας και, στις 5 Ιανουαρίου 2010, η Δημοκρατία της Λιθουανίας αντέκρουσαν τις αιτιάσεις της Επιτροπής. Τα επιχειρήματα που προέβαλαν προς υπεράσπισή τους τα εν λόγω κράτη μέλη δεν έπεισαν ως προς το βάσιμό τους την

9 — Valstybės žinios αριθ. 92-2883, της 31ης Οκτωβρίου 2000. Η Επιτροπή διευκρινίζει ότι από 1ης Ιουλίου 2008 τέθηκε σε ισχύ τροποποιημένο κείμενο του εν λόγω νόμου.

10 — Το σύστημα αυτό ορίζεται στο σημείο 4.18 της αποφάσεως αρ. 2B-152 του διευθυντή της εθνικής επιθεωρήσεως οδικών μεταφορών στο Υπουργείο Συγκοινωνιών, της 9ης Μαΐου 2006, το οποίο θέτει τους κανόνες εγκρίσεως ανά τύπο εξοπλισμού διευθύνσεως των μηχανοκίνητων οχημάτων, ως ο «μηχανισμός που μεταβάλλει τη διεύθυνση πορείας του οχήματος και που περιλαμβάνει τον έλεγχο διευθύνσεως, τον μηχανισμό μεταδόσεως διευθύνσεως, τους κατευθυντήριους τροχούς και, ενδεχομένως, και την τροφοδοσία».

Επιτροπή, η οποία τους απηύθυνε αιτιολογημένη γνώμη την 1η Οκτωβρίου 2010 και την 25η Νοεμβρίου 2010, αντίστοιχα. Αφού εξέτασε τις απαντήσεις προς την αιτιολογημένη γνώμη που έδωσαν η Δημοκρατία της Πολωνίας, την 30ή Νοεμβρίου 2010, και η Δημοκρατία της Λιθουανίας, τη 19η Ιανουαρίου 2011, η Επιτροπή αποφάσισε να ασκήσει τις κρινόμενες προσφυγές κατά παραβάσεως.

13. Με το δικόγραφο το οποίο κατέθεσε τη 13η Δεκεμβρίου 2011, η Επιτροπή ζήτησε από το Δικαστήριο να «αναγνωρίσει ότι, εξαρτώντας την ταξινόμηση στην Πολωνία επιβατικών αυτοκινήτων των οποίων το σύστημα διευθύνσεως βρίσκεται στη δεξιά πλευρά, είτε αυτά είναι νέα είτε έχουν ήδη ταξινομηθεί σε άλλα κράτη μέλη, από τη μεταφορά του πηδαλίου στην αριστερή πλευρά, η Δημοκρατία της Πολωνίας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 2α της οδηγίας [70/311], το άρθρο 4, παράγραφος 3, της οδηγίας-πλαισίου και το άρθρο 34 [ΣΛΕΕ]».

14. Η Δημοκρατία της Πολωνίας ζητεί να απορριφθεί η προσφυγή, στηριζόμενη σε διαφορετική ερμηνεία των σχετικών διατάξεων, και να καταδικαστεί η Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα. Η Δημοκρατία της Λιθουανίας κατέθεσε υπόμνημα παρεμβάσεως προς στήριξη των αιτημάτων της Δημοκρατίας της Πολωνίας. Δεν διεξήχθη επ' ακροατηρίου συζήτηση.

15. Με δικόγραφο που κατέθεσε την 6η Φεβρουαρίου 2012, η Επιτροπή ζήτησε από το Δικαστήριο να «αναγνωρίσει ότι, απαγορεύοντας την ταξινόμηση των επιβατικών αυτοκινήτων των οποίων το πηδάλιο είναι τοποθετημένο στη δεξιά πλευρά ή/και απαιτώντας, για την ταξινόμηση των νέων ή ήδη ταξινομημένων σε άλλο κράτος μέλος επιβατικών αυτοκινήτων με πηδάλιο στη δεξιά πλευρά, τη μεταφορά του πηδαλίου στην αριστερή πλευρά, η Δημοκρατία της Λιθουανίας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει της οδηγίας [70/311], της οδηγίας[-πλαισίου] και του άρθρου 34 [ΣΛΕΕ]».

16. Η Δημοκρατία της Λιθουανίας ζήτησε να απορριφθεί η προσφυγή, αμφισβητώντας την ερμηνεία των σχετικών διατάξεων από την Επιτροπή, καθώς και να καταδικαστεί η τελευταία στα δικαστικά έξοδα. Η Δημοκρατία της Εσθονίας και η Δημοκρατία της Πολωνίας υποστήριξαν με τα υπομνήματά τους παρεμβάσεως τα αιτήματα της Δημοκρατίας της Λιθουανίας. Δεν διεξήχθη επ' ακροατηρίου συζήτηση.

III – Εξέταση της προσφυγής κατά παραβάσεως

Α — *Προκαταρκτικές παρατηρήσεις*

17. Από τις κρινόμενες υποθέσεις προκύπτει ότι οι εφαρμοστέες στη Λιθουανία και την Πολωνία κανονιστικές ρυθμίσεις συνιστούν εμπόδιο για την ταξινόμηση των οχημάτων των οποίων το σύστημα διευθύνσεως βρίσκεται στη δεξιά πλευρά. Συγκεκριμένα, η Δημοκρατία της Λιθουανίας απαγορεύει την κυκλοφορία στο δημόσιο οδικό δίκτυο και την ταξινόμηση των οχημάτων που έχουν σχεδιαστεί για να κυκλοφορούν στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος ή/και που φέρουν πηδάλιο στη δεξιά πλευρά, με εξαιρέσεις οι οποίες απαριθμούνται περιοριστικώς στον λιθουανικό νόμο περί οδικής ασφάλειας [11], και επιβάλλει την προηγούμενη μεταφορά του συστήματος διευθύνσεως των οχημάτων αυτών στην αριστερή πλευρά [12]. Εξάλλου, η Δημοκρατία της Πολωνίας εξαρτά την ταξινόμηση κάθε αυτοκίνητου οχήματος, είτε είναι νέο είτε έχει ήδη ταξινομηθεί για πρώτη φορά στο εξωτερικό, από την προσκόμιση πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου, ενώ, βάσει διαφόρων αποφάσεων του Πολωνού Υπουργού Υποδομών [13], το αποτέλεσμα του ελέγχου αυτού δεν μπορεί να είναι θετικό για τα οχήματα που έχουν σύστημα διευθύνσεως στη δεξιά πλευρά, καθώς αυτά δεν θεωρούνται σύμφωνα με τις εθνικές τεχνικές προδιαγραφές.

11 — Βλ. σημεία 8 και 9 των παρουσών προτάσεων.

12 — Βλ. σημείο 10 των παρουσών προτάσεων.

13 — Βλ. σημεία 6 και 7 των παρουσών προτάσεων.

18. Κατ' αρχάς, επιβάλλεται η υπενθύμιση ότι, κατά τον χρόνο κατά τον οποίον άρχισε η διαδικασία κοινοτικής εναρμονίσεως των εθνικών νομοθεσιών που αφορούν τα τεχνικά χαρακτηριστικά των μηχανοκίνητων οχημάτων, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα αποτελούνταν μόνον από κράτη μέλη στα οποία η κυκλοφορία διεξαγόταν στη δεξιά πλευρά του οδοστρώματος. Μετά την προσχώρηση της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, όπου η κυκλοφορία διεξάγεται στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος[14], αναπτύχθηκε μεταξύ των κρατών μελών μια ενιαία πρακτική, σύμφωνα με την οποία επιτρεπόταν η ταξινόμηση των οχημάτων των οποίων το σύστημα διευθύνσεως βρίσκεται στην ίδια πλευρά με την κατεύθυνση της κυκλοφορίας[15]. Μόνο μετά τη διεύρυνση της Ένωσης το 2004 τέθηκε εκ νέου υπό αμφισβήτηση αυτή η ομοιόμορφη πρακτική από κάποια νέα κράτη μέλη, μεταξύ των οποίων η Δημοκρατία της Λιθουανίας και η Δημοκρατία της Πολωνίας, τα οποία υποστήριξαν, κατ' ουσίαν, ότι η κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων των οποίων η θέση του συστήματος διευθύνσεως δεν είναι προσαρμοσμένη στην κατεύθυνση της κυκλοφορίας συνιστά απειλή για την οδική ασφάλεια[16].

19. Πρέπει, επίσης, να τονιστεί ότι οι κρινόμενες προσφυγές έχουν ως αντικείμενο παραβάσεις οι οποίες δεν προκύπτουν από περιορισμό της ελεύθερης εμπορίας των οχημάτων των οποίων το σύστημα διευθύνσεως είναι τοποθετημένο στη δεξιά πλευρά, αλλά από περιορισμό της δυνατότητας ταξινομήσεως τέτοιων οχημάτων στη Λιθουανία και την Πολωνία αντίστοιχα. Πράγματι, δεν απαγορεύεται ούτε η πώληση ούτε η εισαγωγή τέτοιων οχημάτων στα εν λόγω κράτη μέλη. Απαγορεύεται μόνον η ταξινόμηση της κατηγορίας αυτής οχημάτων, είτε έχουν κατασκευαστεί στις χώρες αυτές είτε έχουν εισαχθεί, εφόσον το εν λόγω σύστημα δεν έχει μεταφερθεί στην αριστερή πλευρά.

20. Επιπλέον, οι προσφυγές αυτές περιορίζονται στα νέα και μεταχειρισμένα «επιβατικά αυτοκίνητα», γεγονός που αποκλείει ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων αυτοκινήτων, μεταξύ άλλων και τα επαγγελματικά οχήματα, τα οποία, πάντως, καλύπτονται από τις διατάξεις τις οποίες προβάλλει η Επιτροπή[17]. Επισημαίνω ότι ο χαρακτηρισμός «επιβατικό όχημα» δεν περιέχεται ούτε στην οδηγία-πλαίσιο[18] ούτε στην οδηγία 70/311[19], αλλά αντιστοιχεί στην έννοια των οχημάτων της κατηγορίας M_1, δηλαδή των οχημάτων «τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά προσώπων και φέρουν κατ' ανώτατο όριο, εκτός της θέσεως του οδηγού, έως οκτώ θέσεις καθημένων»[20].

14 — Σήμερα, η κατηγορία των κρατών μελών στα οποία η κυκλοφορία διεξάγεται σε αυτήν την πλευρά του δρόμου συμπεριλαμβάνει την Κυπριακή Δημοκρατία και τη Δημοκρατία της Μάλτας.

15 — Νομίζω ότι η Δημοκρατία της Φινλανδίας ήταν η τελευταία από τα κράτη μέλη που υιοθέτησε την πρακτική αυτή, καθώς μόλις την 1η Ιανουαρίου 2003 καταργήθηκε ο κανόνας σύμφωνα με τον οποίον, πλην ορισμένων εξαιρέσεων, το σύστημα διευθύνσεως έπρεπε να είναι τοποθετημένο αριστερά.

16 — Τα προβλήματα που συνδέονται με την ταξινόμηση αυτοκινήτων τα οποία προέρχονται από άλλα κράτη μέλη περιλαμβάνονται στα είκοσι κύρια ζητήματα που απασχολούν την Ένωση σε σχέση με την ενιαία αγορά όπως έχει σήμερα [βλ. την αιτιολογική έκθεση της προτάσεως κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την απλούστευση της μεταφοράς, στο εσωτερικό της ενιαίας αγοράς, μηχανοκίνητων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, με ημερομηνία 4 Απριλίου 2012, COM(2012) 164 τελικό, σ. 2, και τις στατιστικές που περιέχονται στο http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-242_en.htm].

17 — Το άρθρο 1 της οδηγίας 70/311 προσδιορίζει τα οχήματα που καλύπτονται από τις διατάξεις της παραπέμποντας στον ορισμό που έχει δώσει η οδηγία 70/156. Όσον αφορά την οδηγία-πλαίσιο, στην τέταρτη και επόμενες αιτιολογικές της σκέψεις εκτίθενται οι λόγοι για τους οποίους το καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής της διευρύνθηκε σε σχέση με τις προϊσχύσασες διατάξεις, ενώ τα άρθρα της 1, 2 και 3, σημεία 11 επ., προσδιορίζουν ποια είναι τα νέα οχήματα στα οποία εφαρμόζονται. Όσον αφορά το άρθρο 34 ΣΛΕΕ, οι διατάξεις του καλύπτουν τα οχήματα όλων των ειδών.

18 — Ομοίως, στην απόφαση της 13ης Ιουλίου 2006, C-83/05, Voigt (Συλλογή 2006, σ. I-6799, σκέψη 15), το Δικαστήριο έκρινε ότι η οδηγία 70/156 δεν περιείχε καμία διάταξη που να περιλαμβάνει την κατάταξη των οχημάτων με κινητήρα στην κατηγορία των «επιβατικών αυτοκινήτων».

19 — Σε αντίθεση, για παράδειγμα, με τον κανονισμό (ΕΚ) 1400/2002 της Επιτροπής, της 31ης Ιουλίου 2002, για την εφαρμογή του άρθρου 81, παράγραφος 3, της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας (ΕΕ L 203, σ. 30), ο οποίος ορίζει το «επιβατικό αυτοκίνητο» ως «αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται για τη μεταφορά επιβατών και περιλαμβάνει μέχρι οκτώ θέσεις επιπλέον της θέσης του οδηγού».

20 — Όπως ορίζεται, μεταξύ άλλων, στο παράρτημα I, σημείωση β, σημείο 1, της οδηγίας 70/156.

21. Η Δημοκρατία της Λιθουανίας αντλεί από τον περιορισμό αυτόν ένα επιχείρημα επί της ουσίας[21]. Αντιθέτως, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι επέλεξε τον συγκεκριμένο τύπο, όχι βεβαίως με την πρόθεση να αμφισβητήσει τον τομέα τον οποίον αφορούν οι σχετικές διατάξεις, αλλά λόγω του ότι οι κρινόμενες προσφυγές οφείλονται σε καταγγελίες τις οποίες δέχθηκε ακριβώς σε σχέση με επιβατικά αυτοκίνητα[22] και λόγω του ότι ένας από τους σκοπούς της διαδικασίας κατά παραβάσεως είναι να βοηθά τους πολίτες της Ένωσης να επιλύουν τα πραγματικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν στα κράτη μέλη. Κατά την άποψή μου, από τη νομολογία προκύπτει ότι η Επιτροπή έχει εξουσία διακρίσεως όχι μόνον να κινήσει διαδικασία κατά παραβάσεως[23], αλλά και να περιορίσει το αντικείμενο της προσφυγής της[24]. Η διαπίστωση αυτή έχει ως μόνη συνέπεια ότι η έκταση εφαρμογής της εκδοθησομένης αποφάσεως θα περιορίζεται στα αυτοκίνητα οχήματα της κατηγορίας M_1, με την επιφύλαξη ενδεχόμενης μεταγενέστερης αποφάσεως που θα αφορά οχήματα άλλου τύπου.

22. Μεταξύ των επιβατικών αυτοκινήτων των οποίων το σύστημα διευθύνσεως βρίσκεται στη δεξιά πλευρά, η Επιτροπή διακρίνει, αφ' ενός, τα νέα αυτοκίνητα, τα εμπόδια στην ταξινόμηση των οποίων, δυνάμει της λιθουανικής και της πολωνικής νομοθεσίας, είναι αντίθετα προς την οδηγία-πλαίσιο και την οδηγία 70/311, οι οποίες αφορούν την έγκριση ΕΚ ανά κατηγορία νέων μηχανοκίνητων οχημάτων, και, αφ' ετέρου, τα αυτοκίνητα που έχουν ήδη ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, ως προς τα οποία τα εν λόγω εμπόδια συνιστούν περιορισμό της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, όπως προβλέπεται από το άρθρο 34 ΣΛΕΕ. Η διάκριση αυτή αμφισβητείται από τη Δημοκρατία της Λιθουανίας, η οποία θεωρεί ότι και η πρώτη κατηγορία των σχετικών οχημάτων πρέπει να υπαχθεί στα άρθρα 34 και 36 ΣΛΕΕ και όχι στο πεδίο εφαρμογής των ως άνω οδηγιών. Εν πάση περιπτώσει, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου[25], στο μέτρο που η προβλεπόμενη από την οδηγία-πλαίσιο και την οδηγία 70/311 εναρμόνιση είναι εξαντλητικού χαρακτήρα, οι επίδικες κανονιστικές ρυθμίσεις πρέπει να εξεταστούν πρώτα υπό το πρίσμα των διατάξεων των εν λόγω οδηγιών και όχι υπό το πρίσμα των διατάξεων της ΣΛΕΕ.

Β — *Επί της αιτιάσεως που αφορά τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα*

1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις σχετικά με την εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών που έχουν εφαρμογή στα επιβατικά αυτοκίνητα και με τη διαδικασία εγκρίσεως ΕΚ ανά τύπο

23. Προκειμένου να εφαρμόσει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα κίνησε, στη δεκαετία του 1960, μια φιλόδοξη διαδικασία εναρμονίσεως των εθνικών προδιαγραφών σχετικά με τις τεχνικές απαιτήσεις και την έγκριση ανά τύπο μηχανοκίνητου οχήματος, καθώς οι διαφορές που υπήρχαν στον τομέα αυτόν μεταξύ των κρατών μελών δυσχέραιναν την πρόσβαση στην εσωτερική αγορά και την ελεύθερη κυκλοφορία εντός της αγοράς αυτής[26]. Τότε, ο νομοθέτης υιοθέτησε προς τον σκοπό αυτόν μια

21 — Η Δημοκρατία της Λιθουανίας υποστηρίζει ότι η Επιτροπή αναγνωρίζει σιωπηρώς ότι η κυκλοφορία οχημάτων με σύστημα διευθύνσεως στα δεξιά αποτελεί κίνδυνο στην περίπτωση των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, πράγμα που επιτρέπει τον περιορισμό της ταξινομήσεως τουλάχιστον των τελευταίων αυτών οχημάτων για λόγους ασφαλείας, χωρίς αυτό να είναι αντίθετο προς το δίκαιο της Ένωσης.

22 — Βλ. σημείο 11 των παρουσών προτάσεων.

23 — Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 14ης Μαΐου 2002, C-383/00, Επιτροπή κατά Γερμανίας (Συλλογή 2002, σ. I-4219, σκέψη 19) και της 11ης Ιουνίου 2009, C-327/08, Επιτροπή κατά Γαλλίας, σκέψη 26).

24 — Το Δικαστήριο έχει κρίνει επανειλημμένως ότι, στο πλαίσιο της αποστολής που της έχει ανατεθεί από το άρθρο 258 ΣΛΕΕ, η Επιτροπή είναι ελεύθερη να προσδιορίζει το αντικείμενο της διαφοράς (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 18ης Μαΐου 2006, C-221/04, Επιτροπή κατά Ισπανίας, Συλλογή 2006, σ. I-4515, σκέψεις 33 επ. και της 19ης Μαΐου 2009, C-531/06, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 2009, σ. I-4103, σκέψη 23).

25 — Πράγματι, όλα τα εθνικά μέτρα που λαμβάνονται σε τομείς που αποτελούν αντικείμενο εξαντλητικής εναρμονίσεως σε κοινοτικό επίπεδο πρέπει κατ' αρχάς να εξετάζονται υπό το πρίσμα των διατάξεων των σχετικών μέτρων εναρμονίσεως προτού εξεταστούν υπό το πρίσμα των διατάξεων του πρωτογενούς δικαίου (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 5ης Ιουνίου 2008, C-170/07, Επιτροπή κατά Πολωνίας, σκέψη 35, της 16ης Δεκεμβρίου 2008, C-205/07, Gysbrechts και Santurel Inter, Συλλογή 2008, σ. I-9947, σκέψη 33, και της 6ης Σεπτεμβρίου 2012, C-150/11, Επιτροπή κατά Βελγίου, σκέψη 47).

26 — Βλ. προοίμιο της οδηγίας 70/156.

μεθοδολογία η οποία, σε αντίθεση με τη «νέα προσέγγιση» [27], συνίστατο στην άμεση ενσωμάτωση όλων των τεχνικών κανόνων στα σχετικά νομοθετικά κείμενα της Ένωσης, εν προκειμένω σε μια οδηγία-πλαίσιο για την κοινοτική έγκριση ανά τύπο οχήματος —τη λεγόμενη «έγκριση ΕΚ»—, η οποία συμπληρώθηκε από τις ειδικές οδηγίες [28] στις οποίες αναφέρεται η οδηγία-πλαίσιο.

24. Η ανάπτυξη της διαδικασίας αυτής κατέληξε στην έκδοση της οδηγίας-πλαισίου, στη δεύτερη αιτιολογική σκέψη της οποίας επισημαίνεται ότι «[γ]ια την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς της Κοινότητας, είναι σκόπιμο να αντικατασταθούν τα συστήματα έγκρισης των κρατών μελών από κοινοτική διαδικασία έγκρισης βασιζόμενη στην αρχή της *πλήρους εναρμόνισης*» [29].

25. Το αντικείμενο της εν λόγω οδηγίας, όπως ορίζεται στο άρθρο της 1, είναι να θεσπίσει ένα εναρμονισμένο πλαίσιο με τις διοικητικές διατάξεις και τις γενικές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση, μεταξύ άλλων, όλων των νέων οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της, με σκοπό να διευκολύνει την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών εντός της Κοινότητας.

26. Οι εθνικές τεχνικές προδιαγραφές, καθώς και η υποχρέωση εθνικής εγκρίσεως ανά τύπο οχήματος δικαιολογούνται από τη βούληση κατοχυρώσεως της οδικής ασφάλειας. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίον τόσο η έγκριση ΕΚ όσο και οι ομοιόμορφες τεχνικές απαιτήσεις που ορίζονται από το δίκαιο της Ένωσης έχουν επίσης σκοπό την εγγύηση ενός υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας, όπως αναφέρεται στην τρίτη και στη δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας-πλαισίου [30].

27. Έτσι, σκοπός των εφαρμοστέων κανόνων δικαίου της Ένωσης σε σχετικές υποθέσεις είναι να καταστήσει δυνατή την υλοποίηση και την ομαλή λειτουργία της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, διατηρώντας, ωστόσο, σε ισχύ τις υποχρεωτικές προϋποθέσεις που εγγυώνται υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας.

28. Όπως αναφέρεται σε ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής [31], για την ταξινόμηση ενός μηχανοκίνητου οχήματος σε κράτος μέλος προβλέπονται κατά μέγιστο όριο τρία διαφορετικά στάδια: πρώτον, η έγκριση των τεχνικών χαρακτηριστικών του οχήματος, για την οποία προβλέπεται από την οδηγία-πλαίσιο η διαδικασία κοινοτικής εγκρίσεως ανά τύπο οχήματος· δεύτερον, ενδεχόμενος τεχνικός έλεγχος, διά του οποίου εξακριβώνεται αν το συγκεκριμένο μηχανοκίνητο όχημα είναι κατάλληλο προς οδική κυκλοφορία· και, τρίτον, η ίδια η ταξινόμηση, η οποία συνίσταται στην έκδοση από διοικητική αρχή άδειας κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο, στην οποία αναφέρεται η ταυτότητα του μηχανοκίνητου οχήματος και ο αριθμός κυκλοφορίας του.

29. Με σκοπό να απλουστευθεί, μεταξύ άλλων, η ταξινόμηση στα κράτη μέλη, τα εθνικά συστήματα εγκρίσεως αντικαταστάθηκαν από μια ομοιόμορφη διαδικασία εγκρίσεως για κάθε τύπο μηχανοκίνητου οχήματος. Βάσει της διαδικασίας αυτής, η οποία στηρίζεται στην αρχή της πλήρους εναρμονίσεως [32], όλα τα οχήματα που πωλούνται στην ευρωπαϊκή αγορά πρέπει να είναι σύμφωνα με τους κοινοτικούς κανόνες που αφορούν τα τεχνικά τους χαρακτηριστικά. Τα οχήματα που έχουν εγκριθεί σε ένα από τα κράτη μέλη και ακολουθούν τους εν λόγω εναρμονισμένους κανόνες μπορούν στη συνέχεια να διατεθούν νομίμως στο εμπόριο σε όλη την Ένωση.

27 — Βλ., μεταξύ άλλων, ψήφισμα του Συμβουλίου, της 7ης Μαΐου 1985, για νέα προσέγγιση στο θέμα της τεχνικής εναρμόνισης και τυποποίησης (ΕΕ C 136, σ. 1).

28 — Σύμφωνα με την τέταρτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 70/156, οι οδηγίες αυτές έχουν ως αντικείμενο τον ορισμό των εναρμονισμένων τεχνικών προδιαγραφών που έχουν εφαρμογή για καθένα από τα διαφορετικά στοιχεία ή τα διαφορετικά χαρακτηριστικά του οχήματος.

29 — Η υπογράμμιση δική μου.

30 — Σύμφωνα με την εν λόγω τρίτη αιτιολογική σκέψη, οι τεχνικές αυτές απαιτήσεις «θα πρέπει πρωταρχικά να επιδιώκουν την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας» και σύμφωνα με την εν λόγω δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη, «[ο] κύριος στόχος της νομοθεσίας για την έγκριση οχημάτων είναι να εξασφαλίζεται ότι τα νέα οχήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες που διατίθενται στην αγορά παρέχουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας».

31 — Σημείο 3.2 της ερμηνευτικής ανακοινώσεως της Επιτροπής σχετικά με τις διαδικασίες ταξινόμησης μηχανοκίνητων οχημάτων που προέρχονται από άλλο κράτος μέλος (ΕΕ 2007, C 68, σ. 15).

32 — Βλ. δεύτερη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας-πλαισίου.

30. Ειδικότερα, το άρθρο 4, παράγραφος 3, της οδηγίας-πλαισίου καθορίζει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών, προβλέποντας ότι τα τελευταία «εγκρίνουν μόνον τα οχήματα [...] που πληρούν τις απαιτήσεις της [εν λόγω] οδηγίας» και ότι «δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, την πώληση, τη θέση σε κυκλοφορία ή την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο των οχημάτων [...] για λόγους που σχετίζονται με πτυχές της κατασκευής και της λειτουργίας τους οι οποίες καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, εφόσον πληρούν της απαιτήσεις της [εν λόγω] οδηγίας». Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 3, της εν λόγω οδηγίας, «[δ]ιά κανονιστικών πράξεων, των οποίων ο *εξαντλητικός κατάλογος* παρατίθεται στο παράρτημα IV, θεσπίζονται, κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ειδικές τεχνικές απαιτήσεις για την κατασκευή και τη λειτουργία των οχημάτων»[33].

31. Η οδηγία 70/311 είναι η δεύτερη από τις πράξεις παραγώγου δικαίου τις οποίες επικαλείται η Επιτροπή στις κρινόμενες προσφυγές κατά παραβάσεως. Αφορά τα συστήματα διευθύνσεως οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους και αποτελεί τη μία από τις ειδικές κανονιστικές πράξεις που μνημονεύονται στο παράρτημα IV της οδηγίας-πλαισίου.

32. Το άρθρο 2α της οδηγίας 70/311 προστέθηκε σε αυτήν στο πλαίσιο της προσχωρήσεως, μεταξύ άλλων, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες[34]. Σε αυτό ορίζεται ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να αρνηθούν ή να απαγορεύσουν την πώληση, την ταξινόμηση, τη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρήση των οχημάτων για λόγους που αφορούν το σύστημα διευθύνσεως, αν αυτό ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές του παραρτήματος [[35]].

33. Ένας από τους ακρογωνιαίους λίθους της διαδικασίας εγκρίσεως ΕΚ είναι ότι κάθε κράτος μέλος αναγνωρίζει τον έλεγχο που έχουν διενεργήσει τα λοιπά κράτη μέλη. Η διαδικασία αυτή επιτρέπει σε κάθε κράτος μέλος να διαπιστώνει αν ένας τύπος οχήματος υποβλήθηκε στους ελέγχους που προβλέπονται από τις ειδικές οδηγίες στις οποίες αναφέρεται το παράρτημα IV της οδηγίας-πλαισίου και που αναγράφονται στο δελτίο εγκρίσεως. Όταν οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που επιλαμβάνονται του αιτήματος ενός κατασκευαστή διαπιστώσουν ότι ο σχετικός τύπος οχήματος πληροί το σύνολο των εφαρμοστέων προδιαγραφών του δικαίου της Ένωσης εκδίδουν έγκριση ΕΚ η οποία ισχύει σε όλα τα λοιπά κράτη μέλη. Εξάλλου, οι κατασκευαστές που κατέχουν έγκριση ΕΚ για έναν τύπο οχήματος υποχρεούνται να εκδίδουν πιστοποιητικό συμβατότητας για όλα τα οχήματα που κατασκευάζουν, προκειμένου να πιστοποιούν ότι τα οχήματα αυτά είναι σύμφωνα προς τον εν λόγω τύπο. Εφόσον ένα όχημα συνοδεύεται από το πιστοποιητικό αυτό, πρέπει να θεωρείται από όλα τα κράτη μέλη ως σύμφωνο προς τις δικές τους νομοθεσίες[36]. Έτσι, το άρθρο 26, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας-πλαισίου προβλέπει ότι τα κράτη μέλη χορηγούν άδεια κυκλοφορίας και επιτρέπουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων μόνον εφόσον συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμορφώσεως το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 18 της εν λόγω οδηγίας.

33 — Η υπογράμμιση δική μου.

34 — Πράξη περί προσχωρήσεως του Βασιλείου της Δανίας, της Ιρλανδίας, του Βασιλείου της Νορβηγίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες (ΕΕ 1972, L 73, σ. 14).

35 — Πρέπει να διευκρινιστεί ότι η εν λόγω οδηγία περιέχει πλέον όχι ένα, αλλά τέσσερα παραρτήματα. Βλ. τις τελευταίες τροποποιήσεις που εισήγαγε η οδηγία 1999/7/ΕΚ της Επιτροπής, της 26ης Ιανουαρίου 1999, για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 70/311/ΕΟΚ [...] (ΕΕ L 40, σ. 36).

36 — Βλ. προμνημονευθείσα πέμπτη και έκτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 70/156.

2. Επί της δυνατότητας εφαρμογής της οδηγίας-πλαισίου και της οδηγίας 70/311

34. Η Δημοκρατία της Λιθουανίας ισχυρίζεται ότι οι επίδικες κανονιστικές ρυθμίσεις δεν εμπίπτουν στο καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής της οδηγίας-πλαισίου και της οδηγίας 70/311[37]. Η προβλεπόμενη από το εθνικό δίκαιο απαγόρευση ταξινομήσεως των οχημάτων που έχουν σύστημα διευθύνσεως στη δεξιά πλευρά δεν συνδέεται, κατά την ίδια, με τεχνικούς λόγους που αφορούν την ορθή λειτουργία ή την αξιοπιστία των συστημάτων αυτών, αλλά με λόγους οδικής ασφάλειας, που αφορούν τη δυνατότητα ασφαλούς οδηγήσεως τέτοιων οχημάτων σε οδικό δίκτυο στο οποίο η κυκλοφορία διεξάγεται στη δεξιά πλευρά. Ωστόσο, μόνον τα σχετικά με τους τεχνικούς λόγους ζητήματα έχουν ρυθμιστεί κανονιστικώς, και μάλιστα εξαντλητικά, από την οδηγία-πλαίσιο και την οδηγία 70/311, ιδίως μετά την έκδοση της προμνημονευθείσας αποφάσεως Voigt[38].

35. Κατά τη Δημοκρατία της Λιθουανίας, πάντοτε, απόκειται εν πολλοίς στην αρμοδιότητα και την ευθύνη των κρατών μελών να εγγυηθούν την οδική ασφάλεια, προσδιορίζοντας τους όρους χρήσεως των οχημάτων τα οποία ανταποκρίνονται στις τεχνικές προδιαγραφές των οδηγιών αυτών. Ως εκ τούτου, τα επίδικα εθνικά μέτρα πρέπει να εκτιμηθούν όχι υπό το πρίσμα των εν λόγω οδηγιών, αλλά αποκλειστικά και μόνον υπό το πρίσμα των άρθρων 34 και 36 ΣΛΕΕ, είτε πρόκειται για νέα είτε για ήδη ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος οχήματα.

36. Εντούτοις, συμμερίζομαι την ανάλυση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία η οδηγία-πλαίσιο και η οδηγία 70/311, καθώς και όλες οι ειδικές οδηγίες στις οποίες αναφέρεται το παράρτημα IV της οδηγίας-πλαισίου, ορίζουν το σύνολο των τεχνικών προδιαγραφών για τα νέα μηχανοκίνητα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν το σύστημα διευθύνσεως, και δεν αφήνουν κανένα περιθώριο εκτιμήσεως στα κράτη μέλη στον τομέα αυτόν. Οι εν λόγω τεχνικές απαιτήσεις εγγυώνται ένα επίπεδο οδικής ασφάλειας σύμφωνο με την εκτίμηση του νομοθέτη της Ένωσης. Καίτοι ο προσδιορισμός της θέσεως του συστήματος διευθύνσεως καθεαυτόν δεν αποτελεί το αντικείμενο δεσμευτικών διατάξεων των οδηγιών αυτών, η θέση αυτή δεν παύει να αποτελεί ένα από τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά ενός οχήματος το οποίο κατά τα λοιπά πληροί όλες τις τεχνικές προδιαγραφές που περιέχονται στο σύνολο των ως άνω οδηγιών. Η προμνημονευθείσα απόφαση Voigt δεν θέτει υπό αμφισβήτηση την άποψη αυτή[39].

37. Η λιθουανική κανονιστική ρύθμιση, στον βαθμό που επιβάλλει αλλαγή της θέσεως του συστήματος διευθύνσεως, εισάγει μια τεχνικής φύσεως απαίτηση, η οποία συνεπάγεται τροποποίηση που επηρεάζει την κατασκευή του οχήματος και διέπεται από την οδηγία-πλαίσιο και την οδηγία 70/311. Εμπίπτει, επομένως, στο πεδίο εφαρμογής των οδηγιών αυτών, όπως και η επίδικη πολωνική κανονιστική ρύθμιση.

37 — Όπως είχαν τροποποιηθεί κατά την ημερομηνία λήξεως της δίμηνης προθεσμίας που αναφέρεται στις αιτιολογημένες γνώμες τις οποίες απηύθυνε η Επιτροπή, αφενός, στη Δημοκρατία της Πολωνίας και, αφετέρου, στη Δημοκρατία της Λιθουανίας, δηλαδή την 1η Δεκεμβρίου 2010 και την 25η Ιανουαρίου 2011, αντίστοιχα, ημερομηνίες οι οποίες προσδιορίζουν για καθένα από αυτά τα κράτη μέλη το χρονικό σημείο κατά το οποίο πρέπει να εκτιμηθεί η ύπαρξη της προβαλλόμενης παραβάσεως.

38 — Η Δημοκρατία της Λιθουανίας επικαλείται τη σκέψη 18 της προμνημονευθείσας αυτής αποφάσεως, με την οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι «η οδηγία 70/156 αφορά [...] τα τεχνικά χαρακτηριστικά ενός τύπου οχήματος και δεν περιέχει καμία άλλη εκτίμηση σχετικά με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας που πρέπει να τηρούν οι οδηγοί οχημάτων με κινητήρα»· το ίδιο ισχύει και για την οδηγία-πλαίσιο η οποία την αντικατέστησε από τις 29 Απριλίου 2009.

39 — Πράγματι, από την εν λόγω απόφαση (ιδίως από τις σκέψεις 14, 17 και 20) προκύπτει ότι, στη συγκεκριμένη υπόθεση, το Δικαστήριο αποφάνθηκε αποκλειστικά επί του αν ήταν η βούληση του κοινοτικού νομοθέτη να συνδέσει την κοινοτική έγκριση ανά τύπο οχήματος, η οποία καθιερώνεται με την οδηγία 70/156, με συνέπειες όσον αφορά την εφαρμογή των εθνικών κανόνων οδικής κυκλοφορίας οι οποίοι διέπουν την ταχύτητα των διαφόρων κατηγοριών μηχανοκίνητων οχημάτων.

3. *Επί των σχετικών διατάξεων της οδηγίας-πλαισίου*

38. Υπενθυμίζω ότι η οδηγία-πλαίσιο εισάγει την «πλήρη εναρμόνιση» στους τομείς τους οποίους καλύπτει, προβλέποντας, ωστόσο, ασφαλιστικές δικλείδες προκειμένου να διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια, σε περίπτωση που αποδειχθεί ότι ένας τύπος οχήματος, καίτοι πληροί τις εφαρμοστέες προδιαγραφές ως προς την έγκριση ΕΚ, αποτελεί κίνδυνο σύμφωνα με ένα κράτος μέλος[40]. Στην περίπτωση αυτή, ωστόσο, το κράτος μέλος πρέπει να ακολουθήσει ειδική διαδικασία συναγερμού, η οποία θα περιλαμβάνει τόσο τα λοιπά κράτη μέλη όσο και την Επιτροπή· σε διαφορετική περίπτωση διακυβεύεται η πρακτική αποτελεσματικότητα του ενιαίου συστήματος εγκρίσεως[41].

39. Οι κρινόμενες προσφυγές κατά παραβάσεως στηρίζονται ιδίως στο άρθρο 4, παράγραφος 3, της οδηγίας-πλαισίου. Όπως επισημαίνει η Επιτροπή, δυνάμει της διατάξεως αυτής, σε συνδυασμό με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α', της εν λόγω οδηγίας[42], οι αρμόδιες αρχές κάθε κράτους μέλους υποχρεούνται να ταξινομούν τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα, αν αυτά είναι σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές που προβλέπονται από την οδηγία αυτή και από τις ειδικές οδηγίες που μνημονεύονται στο παράρτημά της IV.

40. Το περιεχόμενο της διατάξεως αυτής καθίσταται σαφέστερο υπό το πρίσμα του πλαισίου και των λόγων θεσπίσεώς της. Πράγματι, από τις προπαρασκευαστικές εργασίες[43] προκύπτει ότι «εισάγεται ρήτρα ελεύθερης διακίνησης στην τρίτη παράγραφο του άρθρου 4»[44] «[μ]ε σκοπό να διασφαλιστεί ότι οι διατάξεις για την έγκριση μηχανοκίνητων οχημάτων, οι οποίες καθορίζονται στην παρούσα οδηγία και στις επιμέρους ρυθμιστικές πράξεις, δεν υπονομεύονται από εθνικές απαιτήσεις σχετικά με την κατασκευή και τη λειτουργία οχημάτων αφού αυτά έχουν πωληθεί, ταξινομηθεί ή/και τεθεί σε λειτουργία».

41. Όσον αφορά τα άρθρα 18[45] και 26 της οδηγίας-πλαισίου, καθώς και το σημείο 0 του παραρτήματός της IX[46], η Δημοκρατία της Λιθουανίας ισχυρίζεται ότι οι οδηγοί αυτοκινήτων πρέπει να διευκρινίζουν, στη σελίδα 1 του πιστοποιητικού συμμορφώσεως ΕΚ[47], το ρεύμα κυκλοφορίας για το οποίο είναι αποκλειστικά σχεδιασμένο το αυτοκίνητό τους και ότι, ως εκ τούτου, για τον νομοθέτη της Ένωσης, ορισμένα οχήματα ενδέχεται να μην είναι κατάλληλα για χρήση σε μια συγκεκριμένη πλευρά του οδοστρώματος, τη δεξιά ή την αριστερή, ανάλογα με την περίπτωση. Εξάλλου, η Δημοκρατία της Εσθονίας προβάλλει το επιχείρημα ότι οι κατασκευαστές υποχρεούνται να διαπιστώνουν αν το όχημα μπορεί να ταξινομηθεί μόνιμα, χωρίς άλλη έγκριση ΕΚ, στα κράτη μέλη στα οποία η οδήγηση διεξάγεται αντίστοιχα στη δεξιά ή στην αριστερή πλευρά του δρόμου.

40 — Βλ. άρθρα 8, παράγραφος 3, και 29 της οδηγίας-πλαισίου.

41 — Βλ., όσον αφορά το άρθρο 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 70/156, το οποίο αντιστοιχεί στο άρθρο 4, παράγραφος 3, της οδηγίας-πλαισίου, απόφαση της 29ης Μαΐου 1997, C-329/95, VAG Sverige (Συλλογή 1997, σ. I-2675, σκέψεις 18 και 19), καθώς και, κατ' αναλογίαν, απόφαση της 17ης Απριλίου 2007, C-470/03, AGM-COS.MET (Συλλογή 2007, σ. I-2749, σκέψη 70).

42 — Η διάταξη αυτή προβλέπει, υπό τον τίτλο «Ειδικές διατάξεις για τα οχήματα», ότι «[τ]α κράτη μέλη χορηγούν έγκριση ΕΚ για [...] τύπο οχήματος που συμμορφώνεται προς τα στοιχεία του φακέλου πληροφοριών και πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις που ορίζουν οι σχετικές κανονιστικές πράξεις του παραρτήματος IV».

43 — Βλ. σ. 10, σημείο 5, της τροποποιημένης προτάσεως οδηγίας της 29ης Οκτωβρίου 2004 [COM(2004) 738 τελικό].

44 — Η υπογράμμιση δική μου.

45 — Σύμφωνα με το άρθρο 18, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας, το οποίο αναφέρεται στο «Πιστοποιητικό συμμόρφωσης», «[ο] κατασκευαστής, ως κάτοχος της έγκρισης ΕΚ τύπου οχήματος, παραδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης μαζί με κάθε πλήρες, ημιτελές ή ολοκληρωμένο όχημα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος».

46 — Το εν λόγω παράρτημα IX, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) 385/2009 της Επιτροπής, της 7ης Μαΐου 2009, για την αντικατάσταση του παραρτήματος IX της οδηγίας 2007/46/ΕΚ [...] (ΕΕ L 118, σ. 13), αφορά το «πιστοποιητικό συμμόρφωσης ΕΚ». Το σημείο 0 του παραρτήματος αυτού ορίζει τον διπλό σκοπό του πιστοποιητικού αυτού, διευκρινίζοντας ότι, αφενός, «είναι μια δήλωση που παρέχεται από τον κατασκευαστή του οχήματος στον αγοραστή προκειμένου να τον βεβαιώσει ότι το όχημα που απέκτησε συμμορφώνεται προς τη νομοθεσία που ίσχυε στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατά τη στιγμή της κατασκευής του» και, αφετέρου, «επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να ταξινομούν οχήματα χωρίς να υποχρεώνουν τον αιτούντα να παράσχει πρόσθετη τεχνική τεκμηρίωση».

47 — Σύμφωνα με το εν λόγω παράρτημα IX, η σελίδα 1 του πιστοποιητικού συμμορφώσεως ΕΚ περιέχει αναφορά σύμφωνα με την οποία «το όχημα [...] μπορεί να ταξινομηθεί μόνιμα σε κράτη μέλη όπου η κυκλοφορία είναι από δεξιά/αριστερά (β) [...] (δ)». Συναφώς, η επεξηγηματική σημείωση υπό β) που αναφέρεται στο εν λόγω παράρτημα διευκρινίζει ότι πρέπει να αναφέρεται «κατά πόσο το όχημα είναι κατάλληλο για χρήση σε κυκλοφορία που είναι από δεξιά ή από αριστερά ή και στις δύο».

42. Κατά την άποψή μου, το πιστοποιητικό συμμορφώσεως ΕΚ πιστοποιεί το έγκυρο της παραγωγής του οχήματος το οποίο αφορά, αναλόγως του τύπου οχημάτων στον οποίο ανήκει το εν λόγω όχημα. Από την περιγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών του περιγραφόμενου στο εν λόγω πιστοποιητικό οχήματος προκύπτει, κατ' ουσίαν, ότι δεν είναι απαραίτητη η προσκόμιση άλλων τεχνικών εγγράφων για τη μόνιμη ταξινόμηση σε κράτος μέλος, ανεξαρτήτως του ρεύματος στο οποίο διεξάγεται η κυκλοφορία στο κράτος αυτό.

43. Όσον αφορά το σημείο 1.8 και το υποσημείο 1.8.1 των παραρτημάτων Ι και ΙΙΙ της οδηγίας-πλαισίου[48], η Δημοκρατία της Πολωνίας υποστηρίζει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης προέβλεψε ειδικό τμήμα στο εν λόγω υποσημείο 1.8.1, προκειμένου να δηλώσει αν το όχημα είναι κατάλληλο για κυκλοφορία στη δεξιά ή στην αριστερή πλευρά του δρόμου. Επιπλέον, στο σημείο 1.8 των παραρτημάτων αυτών αναφέρεται ότι, προκειμένου να επιτραπεί σε ένα όχημα η κυκλοφορία σε ορισμένο ρεύμα, πρέπει αυτό να είναι προσαρμοσμένο για οδήγηση στο εν λόγω ρεύμα κυκλοφορίας. Το εν λόγω σημείο αφορά, επομένως, την ένδειξη της θέσεως του πηδαλίου στο δελτίο εγκρίσεως. Ομοίως, η Δημοκρατία της Εσθονίας εκτιμά ότι από τις διατάξεις αυτές προκύπτει ότι οι κατασκευαστές πρέπει να αναφέρουν, στον κατάλογο των απαραίτητων πληροφοριών για την έγκριση ανά τύπο οχήματος, αν το αυτοκίνητο είναι σχεδιασμένο για να χρησιμοποιείται για οδήγηση στην αριστερή ή στη δεξιά πλευρά του οδοστρώματος.

44. Συμμερίζομαι, εντούτοις, τη θέση της Επιτροπής ότι τα εν λόγω σημεία σημαίνουν μόνον ότι το όχημα για το οποίο πρόκειται πληροί τις προϋποθέσεις ώστε να οδηγείται με κάθε ασφάλεια στην πλευρά του οδοστρώματος που έχει δηλωθεί, είτε αυτή είναι η δεξιά είτε η αριστερή, όπως εκείνες που αφορούν την εγκατάσταση των συστημάτων φωτισμού και έμμεσης οράσεως, καθώς και τα στοιχεία του συστήματος διευθύνσεως που ορίζονται στην οδηγία 70/311. Θεωρώ ότι πρόθεση του νομοθέτη της Ένωσης ήταν η διάκριση και όχι η σύγχυση του ζητήματος της τοποθετήσεως του συστήματος διευθύνσεως με εκείνο της προσαρμογής του οχήματος σε μια από τις πλευρές οδηγήσεως.

45. Υπενθυμίζω, συναφώς, ότι στην ως άνω επεξηγηματική σημείωση υπό δ) στο παράρτημα ΙΧ της οδηγίας-πλαισίου αναφέρεται ότι η «δήλωση [κατά την οποίαν το όχημα είναι κατάλληλο για οδήγηση στη δεξιά ή στην αριστερή πλευρά] δεν περιορίζει το δικαίωμα των κρατών μελών να απαιτούν *τεχνικές προσαρμογές* [...] όταν η κατεύθυνση της κυκλοφορίας είναι στην αντίθετη πλευρά του δρόμου», χωρίς, ωστόσο, να ορίζει την έννοια της υπογραμμισμένης εδώ από εμένα εκφράσεως.

46. Κατά τη Δημοκρατία της Λιθουανίας, τη Δημοκρατία της Πολωνίας και τη Δημοκρατία της Εσθονίας, η αναφορά αυτή επιτρέπει στο κράτος μέλος στο οποίο η κυκλοφορία διεξάγεται στη δεξιά πλευρά του οδοστρώματος να απαιτεί, πριν την ταξινόμηση οχήματος σχεδιασμένου για οδήγηση στην αριστερή πλευρά, την προσαρμογή του ώστε να οδηγείται στη δεξιά πλευρά, ιδίως με τη μεταφορά του συστήματος διευθύνσεως στην αριστερή πλευρά.

47. Βεβαίως, η εν λόγω επεξηγηματική σημείωση προβλέπει ότι, αν ένα όχημα είναι εξοπλισμένο για οδήγηση στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος, μπορούν να επιβληθούν τροποποιήσεις προκειμένου να ταξινομηθεί σε κράτος μέλος στο οποίο η κυκλοφορία διεξάγεται στη δεξιά πλευρά του οδοστρώματος. Εντούτοις, υπό το πρίσμα άλλων διατάξεων τόσο της οδηγίας-πλαισίου όσο και της οδηγίας 70/311, και προκειμένου να διασφαλισθεί η πρακτική αποτελεσματικότητα των διατάξεων αυτών, θεωρώ ότι η μεταφορά του συστήματος διευθύνσεως δεν εμπίπτει στις «τεχνικές προσαρμογές» που επιτρέπονται από την ως άνω επεξηγηματική σημείωση.

48 — Το παράρτημα Ι της οδηγίας-πλαισίου περιλαμβάνει τον «Πλήρη κατάλογο πληροφοριών για την έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος». Το σημείο 1 του παραρτήματος αυτού, με τίτλο «Γενικά κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του οχήματος», επιβάλλει, στο σημείο 1.8, να αναφέρεται η «Θέση πηδαλίου διεύθυνσης: αριστερά/δεξιά» και, στο υποσημείο 1.8.1, να αναφέρεται αν το όχημα είναι «εξοπλισμένο για οδήγηση σε δεξιά/αριστερή [...] κατεύθυνση κυκλοφορίας». Πανομοιότυπες διατάξεις περιέχονται στο παράρτημα ΙΙΙ, το οποίο αφορά το «Δελτίο πληροφοριών για την έγκριση ΕΚ τύπου οχήματος», μέρος Ι,σημείο 1, σημείο 1.8 και υποσημείο 1.8.1.

48. Θεωρώ, όπως και η Επιτροπή, ότι τέτοιες προσαρμογές μπορούν να αφορούν μόνον επεμβάσεις με ελάχιστο αντίκτυπο, όπως είναι η ρύθμιση των φανών ή η εγκατάσταση συμπληρωματικού κατόπτρου οδηγήσεως, και όχι τεχνικές πτυχές οι οποίες μεταβάλλουν σημαντικά την ίδια την κατασκευή του οχήματος. Αυτό το τελευταίο είδος τροποποιήσεων αφορούν οι επίδικες ρυθμίσεις, καθώς η τροποποίηση που επιβάλλουν απαιτεί όχι μόνο τη μεταφορά του συστήματος διευθύνσεως, αλλά και την αναδιαμόρφωση ολόκληρου του πίνακα ενδείξεων, καθώς και τη μετατόπιση των ποδόπληκτρων του οχήματος και των συστημάτων στα οποία αυτά διαβιβάζουν εντολές.

49. Επισημαίνω ότι η προσέγγιση αυτή είναι σύμφωνη με την πρακτική πολλών κρατών μελών στα οποία η ταξινόμηση αυτοκίνητων οχημάτων των οποίων το σύστημα διευθύνσεως βρίσκεται στην ίδια πλευρά με την κατεύθυνση κυκλοφορίας επιτρέπεται, εφόσον προσκομιστεί έγκυρο πιστοποιητικό συμμορφώσεως ΕΚ[49] ή/και με μόνη την επιφύλαξη τεχνικών προσαρμογών ήσσονος σημασίας, όπως αυτές που αφορούν τους φανούς διασταυρώσεως, τα εξωτερικά κάτοπτρα οδηγήσεως ή άλλες μεταβολές τέτοιας φύσεως[50].

50. Έτσι, θεωρώ ότι από καμιά διάταξη της οδηγίας-πλαισίου δεν προβλέπεται η δυνατότητα αρνήσεως της ταξινομήσεως νέου επιβατικού αυτοκινήτου λόγω της πλευράς στην οποία είναι εγκατεστημένο το σύστημα διευθύνσεως. Η ερμηνεία αυτή, τόσο γραμματική όσο και συστημική, των διατάξεων της οδηγίας αυτής που προβάλλονται με τις προσφυγές κατά παραβάσεως ενισχύεται υπό το πρίσμα των διατάξεων της οδηγίας 70/311, η οποία περιέχεται στις ειδικές οδηγίες που απαριθμούνται στο παράρτημα IV της εν λόγω οδηγίας-πλαισίου.

4. *Επί των σχετικών διατάξεων της οδηγίας 70/311*

51. Κατά τη Δημοκρατία της Λιθουανίας, η οδηγία 70/311 καθιερώνει μόνον προδιαγραφές ως προς την κατασκευή, την εγκατάσταση και τον έλεγχο του συστήματος διευθύνσεως, χωρίς να προσδιορίζει σε ποια πλευρά του οχήματος πρέπει να είναι εγκατεστημένο το σύστημα διευθύνσεως για λόγους οδικής ασφάλειας.

52. Όσον αφορά, ιδίως, το σημείο 1.8 του προσαρτήματος 1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/311[51], η Δημοκρατία της Πολωνίας υποστηρίζει ότι εισάγει διάκριση μεταξύ των οχημάτων, αναλόγως του αν προορίζονται για οδήγηση στη δεξιά ή στην αριστερή πλευρά και ότι ο νομοθέτης της Ένωσης τη συνέταξε εκκινώντας από την υπόθεση ότι η θέση του οδηγού ήταν άμεσα συνδεδεμένη με το ρεύμα κυκλοφορίας.

53. Η Επιτροπή ορθώς αντιτάσσει ότι το γεγονός ότι χρειάστηκε, δυνάμει της εν λόγω διατάξεως, να αναφερθεί η θέση του πηδαλίου σημαίνει απλώς ότι η κατασκευή του οχήματος, και ιδίως το σύστημά του διευθύνσεως, πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές της οδηγίας 70/311 σχετικά με την πλευρά οδηγήσεως και ότι ο νομοθέτης της Ένωσης δεν έκρινε σκόπιμο να προβλέψει και τυπικώς σύνδεσμο, σύμφωνα με τον οποίον για την οδήγηση στη δεξιά πλευρά το σύστημα διευθύνσεως πρέπει να βρίσκεται αριστερά και αντιστρόφως.

49 — Εξ όσων γνωρίζω, η προσκόμιση του εν λόγω πιστοποιητικού είναι αποφασιστικής σημασίας, μεταξύ άλλων, στο Βέλγιο, στη Δημοκρατία της Τσεχίας, στη Γαλλία, στην Ιταλία, στο Λουξεμβούργο, στη Μάλτα, στην Αυστρία και στη Σουηδία.

50 — Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχω στη διάθεσή μου, αυτό ισχύει, μεταξύ άλλων, στο Βέλγιο, στη Δημοκρατία της Τσεχίας, στη Δανία, στη Γερμανία, στην Ισπανία, στη Γαλλία, στην Κύπρο, στο Λουξεμβούργο, στην Ουγγαρία, στις Κάτω Χώρες, στη Ρουμανία, στη Φινλανδία, στη Σουηδία και στο Ηνωμένο Βασίλειο.

51 — Το εν λόγω προσάρτημα περιέχει ένα πρότυπο «Πληροφοριακό έγγραφο αριθ. [...] βάσει του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση ΕΚ ενός τύπου οχήματος όσον αφορά το σύστημα διεύθυνσης». Το σημείο 1 του εγγράφου αυτού, το οποίο αναφέρεται στα «Γενικά κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του οχήματος», περιέχει ένα σημείο 1.8 με τη διατύπωση: «Κατεύθυνση κυκλοφορίας: αριστερά/δεξιά».

54. Πέραν τούτου, συμμερίζομαι την άποψη της Επιτροπής ότι το άρθρο 2α της οδηγίας 70/311 απαγορεύει στα κράτη μέλη να αρνούνται ή να απαγορεύουν την ταξινόμηση των οχημάτων για λόγους που αφορούν *αποκλειστικά* τη θέση του συστήματός τους διευθύνσεως, εφόσον τα οχήματα αυτά ανταποκρίνονται κατά τα λοιπά στις προδιαγραφές που αναφέρονται στα παραρτήματα της εν λόγω οδηγίας. Επομένως, δεδομένου ότι οι προδιαγραφές αυτές δεν διευκρινίζουν αν το σύστημα διευθύνσεως πρέπει να βρίσκεται στην αριστερή ή στη δεξιά πλευρά ή στο κέντρο, οι εθνικές αρχές υποχρεούνται να ταξινομούν αυτοκίνητα οχήματα ανεξαρτήτως της θέσεως αυτής, αν το σύστημα διευθύνσεως συμμορφώνεται κατά τα λοιπά με τις εν λόγω προδιαγραφές. Κατά την άποψή μου, η διάταξη αυτή θα καθίστατο άνευ αντικειμένου, στο πλαίσιο της οδηγίας 70/311, αν εθεωρείτο ότι δεν αποκλείει περιορισμούς στηριζόμενους απλώς και μόνον στη θέση του συστήματος διευθύνσεως των οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της.

55. Επικαλούμενη ιστορικά στοιχεία, η Δημοκρατία της Λιθουανίας υποστηρίζει ότι η οδηγία 70/311 θεσπίστηκε σε εποχή κατά την οποίαν η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δεν περιελάμβανε κανένα κράτος μέλος στο οποίο η κυκλοφορία να διεξάγεται στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος, επομένως, ο κοινοτικός νομοθέτης δεν μπορούσε να λύσει ένα πρόβλημα το οποίο ακόμη δεν υφίστατο.

56. Ο ισχυρισμός αυτός αγνοεί το γεγονός ότι η σχετική διάταξη, δηλαδή το άρθρο 2α, προστέθηκε στην εν λόγω οδηγία με την Πράξη περί προσχωρήσεως, μεταξύ άλλων, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, όπως προανέφερα. Η Επιτροπή επικαλείται συναφώς έκθεση με ημερομηνία 28 Ιουνίου 1971, την οποία συνέταξε η ομάδα «ad hoc» του Συμβουλίου που είχε αναλάβει να εξετάσει τις εκθέσεις της Επιτροπής σχετικά με τις τεχνικές προσαρμογές των κοινοτικών κανονιστικών ρυθμίσεων στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων με τα κράτη που είχαν ζητήσει την προσχώρησή τους στις Κοινότητες[52]· η έκθεση αυτή είναι, βεβαίως, ενδιαφέρουσα[53], αλλά θεωρώ ότι η Επιτροπή την επικαλείται αλυσιτελώς, καθώς η εν λόγω ομάδα δεν υιοθέτησε σχετικώς καμιά θέση. Πολύ σημαντικότερη, κατά την άποψή μου, είναι η εξέταση του περιεχομένου της ως άνω πράξεως προσχωρήσεως, κατά το μέρος που τροποποίησε τις οδηγίες περί τεχνικών προδιαγραφών για τα μηχανοκίνητα οχήματα. Ειδικότερα, από την ανάγνωση της πράξεως αυτής προκύπτει σαφώς ότι θεσπίστηκαν ειδικές διατάξεις όσον αφορά τη θέση των κατόπτρων οδηγήσεως[54] προκειμένου να προσαρμοστεί στη δεξιά ή την αριστερή κατεύθυνση της κυκλοφορίας που ισχύει σε κάθε κράτος μέλος, ενώ ο νομοθέτης δεν προέβλεψε ανάλογες διατάξεις όσον αφορά τη θέση των συστημάτων διευθύνσεως, παρόλο που η οδηγία 70/311 υπήρξε επίσης αντικείμενο τροποποιητικών διατάξεων[55].

57. Το γράμμα της οδηγίας 70/311 και οι συνθήκες υπό τις οποίες καταρτίστηκε είναι, επομένως, ενδεικτικό. Επιπλέον, η τελολογική προσέγγιση των διατάξεων των δύο οδηγιών στις οποίες αναφέρονται οι προσφυγές κατά παραβάσεως συνηγορεί υπέρ της προτάσεως την οποία υποβάλλω στο Δικαστήριο.

52 — Σημείωμα I/117/71 του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 28ης Ιουνίου 1971.

53 — Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο σημείο 3 της εκθέσεως αυτής, η εν λόγω ομάδα θεωρεί ότι η τοποθέτηση του πηδαλίου διευθύνσεως στη δεξιά ή την αριστερή πλευρά του οχήματος συνιστούσε πρόβλημα οικονομικής φύσεως και όχι τεχνική απαίτηση.

54 — Τροποποιήσεις στην οδηγία 71/127/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 1ης Μαρτίου 1971, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στα κάτοπτρα οδηγήσεως των οχημάτων με κινητήρα (ΕΕ ειδ. έκδ. 13/001, σ. 110).

55 — Βλ. στην πράξη περί των όρων προσχωρήσεως και των προσαρμογών των συνθηκών (ΕΕ 1972, L 73, ιδίως σ. 114 επ.) τις κατευθυντήριες γραμμές στα υποσημεία 2 έως 10 του σημείου Χ, με τίτλο «τεχνικά εμπόδια», του παραρτήματος Ι της εν λόγω πράξεως, ιδίως τα υποσημεία 7 και 10 [Σ.τ.Μ.: δεν υπάρχει επίσημη ελληνική μετάφραση].

5. Επί των σκοπών της οδηγίας-πλαισίου και της οδηγίας 70/311

58. Όσον αφορά την τελεολογική ερμηνεία του άρθρου 4, παράγραφος 3, της οδηγίας-πλαισίου και του άρθρου 2α της οδηγίας 70/311, η Δημοκρατία της Πολωνίας υποστηρίζει ότι η επίδικη κανονιστική ρύθμιση δικαιολογείται απολύτως, αν ληφθεί υπόψη ότι ο κύριος επιδιωκόμενος από τις ως άνω οδηγίες σκοπός είναι να εγγυηθούν υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας. Αυτό επιβεβαιώνεται από την τρίτη αιτιολογική σκέψη[56] της οδηγίας-πλαισίου και από το υποσημείο 4.1.1 του παραρτήματος Ι της οδηγίας 70/311[57].

59. Η Επιτροπή δεν αμφισβητεί ότι οι τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στις οδηγίες περί εγκρίσεως επιδιώκουν να εξασφαλίσουν υψηλού επιπέδου οδική ασφάλεια. Επισημαίνει, ωστόσο, ορθώς κατά την άποψή μου, ότι η πλήρης εναρμόνιση των διαδικασιών εγκρίσεως των οχημάτων, η οποία καθιερώνεται από την οδηγία-πλαίσιο και την οδηγία 70/311, αποφασίστηκε για να εξασφαλίσει την υλοποίηση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και ότι, κατά τον νομοθέτη της Ένωσης, οι πλήρως εναρμονισμένες τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονται με αυτόν τον τρόπο αρκούν για να εγγυηθούν την οδική ασφάλεια. Πράγματι, αυτό προκύπτει από τους προαναφερθέντες λόγους[58], οι οποίοι πρυτάνευσαν κατά τη θέσπιση του άρθρου 4, παράγραφος 3, της οδηγίας-πλαισίου.

60. Η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης ότι το γεγονός ότι ένα όχημα φέρει πηδάλιο στη δεξιά πλευρά, όταν η κυκλοφορία διεξάγεται στη δεξιά πλευρά, περιορίζει την ορατότητα του οδηγού σε περίπτωση διασταυρώσεως επί οδών διπλής κατευθύνσεως χωρίς διαχωριστική νησίδα. Ωστόσο, από τα άρθρα 2α της οδηγίας 70/311 και 4, παράγραφος 3, της οδηγίας-πλαισίου προκύπτει ότι ο νομοθέτης της Ένωσης δεν έκρινε αυτά τα ζητήματα αρκούντως σοβαρά ώστε να δικαιολογούν ρυθμίσεις όπως οι επίδικες, σε αντίθεση με τις ρυθμίσεις που εισήγαγε ρητώς σχετικά με τη θέση των κατόπτρων οδηγήσεως, στο πλαίσιο της προσχωρήσεως της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου.

61. Η Δημοκρατία της Λιθουανίας εκφράζει την έκπληξή της για το γεγονός ότι η Επιτροπή δέχεται τροποποιήσεις όσον αφορά, μεταξύ άλλων, τα συστήματα φωτισμού, αλλά αντιτίθεται σε αυτές όσον αφορά το σύστημα διευθύνσεως.

62. Ωστόσο, αυτό δικαιολογείται, κατά τη γνώμη μου, από το γεγονός ότι, δυνάμει της ως άνω επεξηγηματικής σημειώσεως υπό δ) του παραρτήματος ΙΧ της οδηγίας-πλαισίου, γίνονται ανεκτές ή και επιτρέπονται ήσσονος σημασίας τεχνικές προσαρμογές, σε αντίθεση με τις τροποποιήσεις δομικών στοιχείων που επηρεάζουν την κατασκευή ή τη λειτουργία ενός οχήματος, το οποίο, κατά τα λοιπά, πληροί όλες τις αναγκαίες προϋποθέσεις για την απόκτηση εγκρίσεως ΕΚ.

63. Κατά συνέπεια, προτείνω στο Δικαστήριο να κρίνει, αφ' ενός, ότι η οδηγία-πλαίσιο και η οδηγία 70/311 έχουν όντως εφαρμογή στην περίπτωση των επίδικων ρυθμίσεων για τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα και, αφ' ετέρου, ότι συντρέχει ως προς το κεφάλαιο αυτό παράβαση εκ μέρους τόσο της Δημοκρατίας της Λιθουανίας όσο και της Δημοκρατίας της Πολωνίας.

56 — Τρίτη αιτιολογική σκέψη, της οποίας το περιεχόμενο υπενθυμίζεται στην υποσημείωση 30 των παρουσών προτάσεων.

57 — Το σημείο 4 του εν λόγω παραρτήματος καθορίζει τις «κατασκευαστικές απαιτήσεις» και, ιδίως στο υποσημείο του 4.1.1, ορίζει ότι «[τ]ο σύστημα διεύθυνσης πρέπει να καθιστά δυνατή την εύκολη και ασφαλή οδήγηση του οχήματος μέχρι την ανωτάτη ταχύτητα που προβλέπει ο κατασκευαστής».

58 — Σημείο 40 των παρουσών προτάσεων.

64. Σε περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι οι εν λόγω οδηγίες δεν έχουν εν προκειμένω εφαρμογή, όπως ζητεί η Δημοκρατία της Λιθουανίας, πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να θεωρηθεί ότι για το σύνολο των οχημάτων τα οποία αφορούν οι κρινόμενες προσφυγές λόγω παραβάσεως [59], τα κράτη μέλη υποχρεούνται, κατά την άσκηση των νομοθετικών τους αρμοδιοτήτων, να τηρούν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις διατάξεις της Συνθήκης ΛΕΕ σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων [60].

Γ — *Επί της αιτιάσεως που αφορά τα ήδη ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος επιβατικά αυτοκίνητα*

1. Επί των θέσεων των διαδίκων

65. Η Επιτροπή προσάπτει τόσο στη Δημοκρατία της Λιθουανίας όσο και στη Δημοκρατία της Πολωνίας ότι, περιορίζοντας την ταξινόμηση στην επικράτειά τους των επιβατικών αυτοκινήτων των οποίων το σύστημα διευθύνσεως βρίσκεται στη δεξιά πλευρά, παρέβησαν τις υποχρεώσεις που υπέχουν όλα τα κράτη μέλη δυνάμει των διατάξεων του πρωτογενούς δικαίου σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Θεωρεί ότι οι περιορισμοί αυτοί περιστέλλουν δυσανάλογα το δικαίωμα εισαγωγής τέτοιων οχημάτων από άλλα κράτη μέλη της Ένωσης στα οποία έχουν προηγουμένως ταξινομηθεί.

66. Η Δημοκρατία της Πολωνίας υποστηρίζει αμυνόμενη ότι τα επίμαχα εθνικά μέτρα δεν μπορούν να θεωρηθούν περιορισμός απαγορευόμενος από το άρθρο 34 ΣΛΕΕ. Αντιθέτως, η Δημοκρατία της Λιθουανίας αναγνωρίζει ότι οι εφαρμοστέες διατάξεις και η ακολουθούμενη πρακτική στη Λιθουανία συνιστούν περιορισμό της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων κατά την έννοια του άρθρου 34 ΣΛΕΕ. Και οι δύο συμφωνούν ότι, εν πάση περιπτώσει, ένας τέτοιας φύσεως περιορισμός δικαιολογείται από τους σκοπούς της εγγυήσεως της οδικής ασφάλειας και της προστασίας της ανθρώπινης ζωής και υγείας. Η Επιτροπή δεν αμφισβητεί τον χαρακτήρα γενικού συμφέροντος των σκοπών αυτών, αλλά αρνείται ότι τα μέτρα που έλαβαν τα δύο καθ' ων κράτη μέλη είναι απολύτως αναγκαία και κατάλληλα για την επίτευξη των ως άνω σκοπών.

2. Επί της υπάρξεως περιορισμού της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων κατά την έννοια του άρθρου 34 ΣΛΕΕ

67. Δεδομένου ότι δεν έχουν εναρμονιστεί, βάσει του δικαίου της Ένωσης, οι εθνικές νομοθετικές ρυθμίσεις που έχουν εφαρμογή σε υποθέσεις ταξινομήσεως από ένα κράτος μέλος οχημάτων τα οποία εισήχθησαν σε αυτό αφού προηγουμένως ταξινομήθηκαν σε άλλο κράτος μέλος, τα επίδικα εθνικά μέτρα πρέπει να εξεταστούν υπό το πρίσμα των διατάξεων της Συνθήκης ΛΕΕ για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Υπενθυμίζω συναφώς ότι από το άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας-πλαισίου προκύπτει ότι η οδηγία αυτή εναρμονίζει μόνον «τις διοικητικές διατάξεις και τις γενικές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση όλων των *νέων* οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της» [61].

68. Διευκρινίζω εκ των προτέρων ότι, κατά την άποψή μου, η προβλεπόμενη από το άρθρο 34 ΣΛΕΕ απαγόρευση μέτρων ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικούς περιορισμούς εφαρμόζεται σε εθνικές διατάξεις όπως αυτές τις οποίες αφορούν οι κρινόμενες προσφυγές.

59 — Σε μια τέτοια περίπτωση, δηλαδή, τα επιβατικά αυτοκίνητα που είναι εξοπλισμένα με σύστημα διευθύνσεως τοποθετημένο στη δεξιά πλευρά του οχήματος, ανεξαρτήτως του αν είναι νέα ή έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως σε άλλο κράτος μέλος.

60 — Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 18ης Νοεμβρίου 2010, C-142/09, Lahousse και Lavichy (Συλλογή 2010, σ. I-11685, σκέψη 43).

61 — Η υπογράμμιση δική μου.

69. Ειδικότερα, από πάγια νομολογία προκύπτει ότι οι κανονιστικές ρυθμίσεις των κρατών μελών που ενδέχεται να παρακωλύουν άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή εν δυνάμει, το εμπόριο εντός της Ένωσης πρέπει να θεωρούνται ως μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος προς τέτοιους περιορισμούς [62].

70. Εν προκειμένω, η Επιτροπή ορθώς προβάλλει ότι οι λιθουανικές και πολωνικές κανονιστικές ρυθμίσεις έχουν ως αποτέλεσμα τη δυσμενέστερη μεταχείριση των εμπορευμάτων που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη, δηλαδή των οχημάτων των οποίων το σύστημα διευθύνσεως βρίσκεται στη δεξιά πλευρά και τα οποία έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός της εθνικής επικράτειας, στον βαθμό που οι κάτοχοι τέτοιων οχημάτων είναι πιθανόν να αποθαρρυνθούν από την εισαγωγή τους προς ταξινόμηση στη Λιθουανία ή στην Πολωνία, αν λάβουν υπόψη την υποχρέωση μεταφοράς του συστήματος αυτού στην αριστερή πλευρά, η οποία προϋποθέτει μια σειρά σημαντικών αλλαγών [63].

71. Η Δημοκρατία της Λιθουανίας δεν αμφισβητεί αυτή την πτυχή της στρεφόμενης εναντίον της προσφυγής κατά παραβάσεως, όπως δεν την αμφισβητεί και η Δημοκρατία της Εσθονίας, σύμφωνα με το υπόμνημα παρεμβάσεως που υπέβαλε στην κρινόμενη υπόθεση.

72. Αντιθέτως, η Δημοκρατία της Πολωνίας υποστηρίζει ότι η κανονιστική της ρύθμιση δεν παρεμποδίζει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, διότι, αφ' ενός, η ταξινόμηση αποτελεί απλώς μια διοικητική διατύπωση και όχι προϋπόθεση αποκτήσεως του οχήματος και, αφ' ετέρου, διότι η επίδικη υποχρέωση εφαρμόζεται σε όλα τα οχήματα των οποίων το σύστημα διευθύνσεως βρίσκεται στη δεξιά πλευρά, ανεξαρτήτως της προελεύσεώς τους· διευκρινίζει, δε, ότι τέτοια οχήματα κατασκευάζονται και στην Πολωνία [64] και μπορούν να αγοραστούν στη χώρα αυτή.

73. Εντούτοις, το Δικαστήριο έχει κρίνει επανειλημμένως ότι, ακόμη και αν, όπως στις κρινόμενες υποθέσεις, τα επίδικα μέσα εφαρμόζονται αδιακρίτως και, ως εκ τούτου, δεν αφορούν μόνον τα εμπορεύματα που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη, το γεγονός αυτό δεν εμποδίζει να θεωρηθεί ότι η επίδικη απαγόρευση έχει αποτέλεσμα ισοδύναμο προς ποσοτικό περιορισμό κατά το άρθρο 34 ΣΛΕΕ, όταν ένα εμπόρευμα που έχει παραχθεί και διατεθεί νομίμως στην αγορά άλλου κράτους μέλους δεν γίνεται δεκτό χωρίς περιοριστικούς όρους στην αγορά του καθού κράτους μέλους [65].

74. Θεωρώ, ωστόσο, ότι οι κανονιστικές ρυθμίσεις που αποτελούν το αντικείμενο των κρινόμενων προσφυγών κατά παραβάσεως επιφυλάσσουν ειδικότερα δυσμενή μεταχείριση στα οχήματα που εισάγονται ήδη ταξινομημένα από τα άλλα κράτη μέλη, ενώ θα έπρεπε και αυτά να απολαύουν της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων. Πράγματι, οι ενδεχόμενοι αγοραστές που κατοικούν στη Λιθουανία ή στην Πολωνία, γνωρίζοντας ότι θα υποβληθούν σε μεγαλύτερα έξοδα για την μετατροπή ενός οχήματος με πηδάλιο στη δεξιά πλευρά, δεν έχουν πλέον κατ' ουσίαν συμφέρον να αγοράσουν τέτοια οχήματα σε άλλο κράτος μέλος στο οποίο η πώλησή τους είναι συνήθης [66].

62 — Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 11ης Ιουλίου 1974, 8/74, Dassonville (Συλλογή τόμος 1974, σ. 411, σκέψη 5), καθώς και προμνημονευθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Βελγίου (σκέψη 50 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

63 — Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ένα τέτοιο εγχείρημα απαιτεί την αντικατάσταση του συνόλου σχεδόν του συστήματος διευθύνσεως και πεδήσεως, καθώς και όλου του πίνακα ενδείξεων.

64 — Σε εργοστάσιο της εταιρίας General Motors.

65 — Αποφάσεις της 20ής Φεβρουαρίου 1979, 120/78, Rewe-Zentral (Συλλογή τόμος 1979/I, σ. 321), της 6ης Οκτωβρίου 2011, C-443/10, Bonnarde (Συλλογή 2011, σ. I-9327, σκέψη 27 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), καθώς και της 18ης Οκτωβρίου 2012, C-385/10, Elenca (σκέψεις 22 και 23 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

66 — Βλ., κατ' αναλογίαν, αποφάσεις της 10ης Απριλίου 2008, C-265/06, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (Συλλογή 2008, σ. I-2245, σκέψη 33), της 24ης Απριλίου 2008, C-286/07, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου (σκέψεις 32 και 34), καθώς και προμνημονευθείσα απόφαση Bonnarde (σκέψη 30).

75. Υπενθυμίζω συναφώς ότι οι διατάξεις για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων εφαρμόζονται στα προϊόντα προελεύσεως κρατών μελών, καθώς και στα προϊόντα προελεύσεως τρίτων χωρών που ευρίσκονται σε ελεύθερη κυκλοφορία εντός των κρατών μελών[67]. Επιπλέον, κατά πάγια νομολογία[68], ένα προϊόν καθίσταται εγχώριο εφόσον έχει εισαχθεί και διατεθεί στην αγορά· ως εκ τούτου, τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα εισαγωγής και τα αυτοκίνητα που αγοράζονται εντός της χώρας αποτελούν προϊόντα παρόμοια ή ανταγωνιστικά.

76. Επομένως, η μεταχείριση που επιφυλάσσει η Δημοκρατία της Λιθουανίας και η Δημοκρατία της Πολωνίας στην ταξινόμηση των οχημάτων με πηδάλιο στη δεξιά πλευρά τα οποία προέρχονται από άλλα κράτη μέλη είναι δυσμενής σε σχέση με τα μεταχειρισμένα οχήματα που βρίσκονται στην επικράτειά τους, τα οποία στην πλειονότητά τους είναι εξοπλισμένα με πηδάλιο στην αριστερή πλευρά.

77. Από όλα τα ανωτέρω προκύπτει, κατά την άποψή μου, ότι κανονιστικές ρυθμίσεις όπως οι επίδικες έχουν ως αποτέλεσμα την παρακώλυση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων κατά την έννοια του άρθρου 34 ΣΛΕΕ.

3. Επί της υπάρξεως δικαιολογητικού λόγου δυνάμει του άρθρου 36 ΣΛΕΕ

78. Η Δημοκρατία της Λιθουανίας και η Δημοκρατία της Πολωνίας αμύνονται έναντι των προσφυγών που έχουν ασκηθεί εναντίον τους, ισχυριζόμενες ότι, ακόμη και αν το Δικαστήριο κρίνει ότι υφίσταται εμπόδιο, δεν πρέπει, πάντως, να τις καταδικάσει, διότι σκοπός των επίδικων μέτρων είναι να εγγυηθούν τόσο την οδική ασφάλεια όσο και την ανθρώπινη υγεία και ζωή. Αντιθέτως, κατά την Επιτροπή, τα εν λόγω εμπόδια δεν μπορούν εν προκειμένω να δικαιολογηθούν κατ' αυτόν τον τρόπο.

α) Επί του παραδεκτού του προβαλλόμενου δικαιολογητικού λόγου

79. Το άρθρο 36 ΣΛΕΕ προβλέπει ρητώς ότι ο σκοπός της «προστασίας της υγείας και της ζωής των ανθρώπων» είναι ένας από τους λόγους που θα μπορούσαν να δικαιολογήσουν τα εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων εκείνα, τα οποία συνιστούν ποσοτικούς περιορισμούς ή μέτρα ισοδύναμου αποτελέσματος. Το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι ο εν λόγω σκοπός καταλαμβάνει την πρώτη θέση μεταξύ των συμφερόντων που προασπίζει η εν λόγω διάταξη περί εξαιρέσεων[69]. Επίσης, κατά πάγια νομολογία, ελλείψει κανόνων περί εναρμονίσεως οι οποίοι μπορούν να εγγυηθούν την υγεία και τη ζωή των ανθρώπων, απόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν το επίπεδο στο οποίο θέλουν να εξασφαλίσουν την προστασία των αγαθών αυτών και τον τρόπο με τον οποίον μπορούν να επιτύχουν το επίπεδο αυτό, με τη διευκρίνιση ότι το σχετικό περιθώριο εκτιμήσεως πρέπει, πάντως, να ασκείται εντός των ορίων που επιβάλλει η Συνθήκη[70].

80. Εξάλλου, το Δικαστήριο έχει επιβεβαιώσει ότι η οδική ασφάλεια εντάσσεται στις επιτακτικές απαιτήσεις γενικού συμφέροντος, οι οποίες, καίτοι δεν μνημονεύονται στο άρθρο 36 ΣΛΕΕ, μπορούν επίσης να δικαιολογήσουν περιορισμούς της ενδοκοινοτικής ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, ελλείψει κοινής εξαντλητικής κανονιστικής ρυθμίσεως που να εφαρμόζεται στον σχετικό τομέα[71]. Μολονότι είναι αληθές, όπως υποστηρίζουν η Δημοκρατία της Λιθουανίας και η Δημοκρατία της Πολωνίας, ότι τα κράτη μέλη μπορούν, βεβαίως, ελλείψει διατάξεων πλήρους

67 — Σύμφωνα με το άρθρο 28, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ.

68 — Βλ., ιδίως, απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 1990, C-47/88, Επιτροπή κατά Δανίας (Συλλογή 1990, σ. I-4509, σκέψη 17).

69 — Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 5ης Ιουνίου 2007, C-170/04, Rosengren κ.λπ. (Συλλογή 2007, σ. I-4071, σκέψη 39).

70 — Αποφάσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2008, C-141/07, Επιτροπή κατά Γερμανίας (Συλλογή 2008, σ. I-6935, σκέψη 51), της 1ης Μαρτίου 2012, C-484/10, Ascafor και Asidac (σκέψη 60 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), καθώς και προμνημονευθείσα απόφαση Elenca (σκέψη 28).

71 — Αποφάσεις της 5ης Οκτωβρίου 1994, C-55/93, van Schaik (Συλλογή 1994, σ. I-4837, σκέψη 19), και της 10ης Φεβρουαρίου 2009, C-110/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 2009, σ. I-519, σκέψη 60 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

εναρμονίσεως σε επίπεδο Ένωσης, να αποφασίζουν για το επίπεδο στο οποίο θέλουν να εξασφαλίσουν την οδική ασφάλεια στην επικράτειά τους, ωστόσο υποχρεούνται να λαμβάνουν υπόψη τις εγγενείς απαιτήσεις της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, όπως έχει υπενθυμίσει επανειλημμένως το Δικαστήριο [72].

81. Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή δεν αμφισβητεί τη σοβαρότητα των κινδύνων από τους οποίους ισχυρίζονται ότι καλούνται να προστατευθούν η Δημοκρατία της Λιθουανίας και η Δημοκρατία της Πολωνίας, καθώς παραδέχεται ότι οι σκοποί που επιδιώκουν οι εν λόγω Κυβερνήσεις ενδέχεται να είναι καθεαυτούς θεμιτοί. Ωστόσο, υποστηρίζει ορθώς ότι αυτό δεν αρκεί για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από το δίκαιο της Ένωσης.

82. Πράγματι, όπως έχει κρίνει το Δικαστήριο, μια εθνική κανονιστική ρύθμιση μπορεί, βεβαίως, να αποκλίνει από τη θεμελιώδη αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων χάριν της προστασίας της ανθρώπινης ζωής και υγείας ή της οδικής ασφάλειας, αλλά μόνον εφόσον τα λαμβανόμενα μέτρα, αφ' ενός, είναι κατάλληλα να διασφαλίσουν τα προβαλλόμενα θεμιτά συμφέροντα και, αφ' ετέρου, δεν θίγουν την εν λόγω αρχή περισσότερο απ' όσο είναι αναγκαίο προς τον σκοπό αυτόν [73]. Πρέπει, επομένως, να διαπιστωθεί αν οι προϋποθέσεις αυτές πληρούνται σε σχέση με τα μέτρα που αποτελούν το αντικείμενο των κρινομένων προσφυγών.

β) Επί της αναλογικότητας των χρησιμοποιούμενων μέσων

83. Από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι στα καθ' ων κράτη μέλη απόκειται να αποδείξουν, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, ότι η αμφισβητούμενη κανονιστική ρύθμιση, πρώτον, είναι κατάλληλη για την επίτευξη των επιδιωκόμενων σκοπών και, δεύτερον, ότι δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη των σκοπών αυτών μέτρο [74].

84. Το ερώτημα που τίθεται σε σχέση με την πρώτη από τις προϋποθέσεις αυτές είναι αν τα ληφθέντα από τη Δημοκρατία της Λιθουανίας και τη Δημοκρατία της Πολωνίας μέτρα, τα οποία εξαρτούν την ταξινόμηση των οχημάτων των οποίων το σύστημα διευθύνσεως βρίσκεται στη δεξιά πλευρά από τη μεταφορά του στην αριστερή πλευρά, είναι πράγματι κατάλληλα να εγγυηθούν την οδική ασφάλεια και να προστατεύσουν την ανθρώπινη υγεία και ζωή.

85. Παρατηρώ ότι η Επιτροπή δεν αμφισβητεί πλέον, καίτοι το έπραξε αρχικώς, ότι είναι πραγματικοί οι κίνδυνοι έναντι των οποίων επιδιώκουν να προστατευθούν τα καθ' ων κράτη μέλη με την επιβολή των ως άνω ειδικών υποχρεώσεων σε σχέση με τα εν λόγω αυτοκίνητα. Κατά την άποψή μου, είναι αδιαμφισβήτητο ότι η οδήγηση των αυτοκινήτων αυτών σε κράτος στο οποίο η κυκλοφορία διεξάγεται στη δεξιά πλευρά είναι δυσχερέστερη, αν όχι και πιο επικίνδυνη, καθώς ο οδηγός έχει στενότερο πεδίο ορατότητας απ' ό,τι αν καθόταν στην αριστερή πλευρά του οχήματος, πλησιέστερα, δηλαδή, στον μεσαίο άξονα του δρόμου. Αυτό δημιουργεί προβλήματα ιδίως στους ελιγμούς κατά την

72 — Βλ., μεταξύ άλλων, προμνημονευθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Βελγίου (σκέψη 59 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

73 — Προμνημονευθείσες αποφάσεις Gysbrechts και Santurel Inter (σκέψη 51) και Ascafor και Asidac (σκέψη 58).

74 — Βλ., μεταξύ άλλων, προμνημονευθείσες αποφάσεις Επιτροπή κατά Πολωνίας (σκέψη 47 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), C-110/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας (σκέψη 62 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), καθώς και Επιτροπή κατά Βελγίου (σκέψεις 54 και 60 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

προσπέραση και κυρίως στις οδούς διπλής κατευθύνσεως χωρίς διαχωριστική νησίδα, όπως υποστηρίζουν η Δημοκρατία της Λιθουανίας και η Δημοκρατία της Πολωνίας [75] και όπως φαίνεται να παραδέχεται η Επιτροπή, μολονότι επισημαίνει ότι η θέση του συστήματος διευθύνσεως δεν αποτελεί τον μοναδικό παράγοντα κινδύνου ατυχημάτων [76].

86. Διευκρινίζω ότι δεν συμμερίζομαι τη γνώμη της Επιτροπής ότι φαίνεται οξύμωρο, αν όχι ανακόλουθο, εκ μέρους της Δημοκρατίας της Λιθουανίας και της Δημοκρατίας της Πολωνίας να επιδεικνύουν μεγαλύτερη ανοχή έναντι των οχημάτων τέτοιου είδους που κυκλοφορούν προσωρινά στην επικράτειά τους [77]. Η ανοχή αυτή απορρέει ρητώς από τον λιθουανικό νόμο περί οδικής ασφάλειας [78]. Όσον αφορά, δε, τη Δημοκρατία της Πολωνίας, από το υπόμνημά της αντικρούσεως προκύπτει ότι η επίδικη κανονιστική ρύθμιση δεν αφορά τους τουρίστες [79].

87. Επισημαίνω συναφώς ότι οι εν λόγω αποκλίσεις απορρέουν από συμφωνίες του διεθνούς δικαίου. Πράγματι, σύμφωνα με το άρθρο 39, παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το παράρτημα 5, σημείο 1, της Συμβάσεως για την οδική κυκλοφορία, η οποία υπογράφηκε στη Βιέννη στις 8 Νοεμβρίου 1968 [80], κάθε αυτοκίνητο όχημα σε διεθνή κυκλοφορία πρέπει να συμμορφούται προς τις διατάξεις της εν λόγω Συνθήκης, καθώς και προς τις τεχνικές προδιαγραφές που ίσχυαν στη χώρα ταξινομήσεώς του όταν τέθηκε για πρώτη φορά σε κυκλοφορία. Ωστόσο, στο σημείο 8 του παραρτήματός της 1 [81] προβλέπεται ότι τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να μη δέχονται σε διεθνή κυκλοφορία επί του εδάφους τους οποιοδήποτε αυτοκίνητο είναι εφοδιασμένο με φανούς διασταυρώσεως με ασύμμετρη δέσμη, όταν η ρύθμιση της δέσμης δεν είναι προσαρμοσμένη στην κατεύθυνση στην οποία διεξάγεται η κυκλοφορία επί του εδάφους τους. Δυνάμει των διατάξεων της εν λόγω Συμβάσεως, η οποία δεσμεύει τη Δημοκρατία της Λιθουανίας και τη Δημοκρατία της Πολωνίας [82], οι τελευταίες υποχρεούνται να δέχονται την κυκλοφορία στην εθνική τους επικράτεια των αυτοκίνητων οχημάτων των οποίων το σύστημα διευθύνσεως βρίσκεται στη δεξιά πλευρά και τα οποία έχουν ταξινομηθεί στο εξωτερικό, έστω και αν μπορούν να απαιτήσουν προσωρινή προσαρμογή του συστήματος φωτισμού τους, για παράδειγμα με τη χρήση αυτοκόλλητων διορθωτικών μαύρου χρώματος.

88. Εν πάση περιπτώσει, δέχομαι ότι η εξάρτηση της ταξινομήσεως από την προηγούμενη μεταφορά του συστήματος διευθύνσεως των οχημάτων που είναι σχεδιασμένα για να κυκλοφορούν στην αριστερή πλευρά του δρόμου είναι ένα μέτρο το οποίο, λόγω του ρηξικέλευθου χαρακτήρα του, είναι κατάλληλο να εξασφαλίσει αποτελεσματική προστασία των χρηστών του οδικού δικτύου στο έδαφος κρατών μελών όπως η Λιθουανία και η Πολωνία, στα οποία η κυκλοφορία διεξάγεται στη δεξιά πλευρά, καθώς το εν λόγω μέτρο αποσοβεί τους κινδύνους που ενέχει η μετακίνηση των οχημάτων αυτών υπό τέτοιες συνθήκες.

75 — Η Δημοκρατία της Λιθουανίας και η Δημοκρατία της Πολωνίας αναφέρονται σε εξειδικευμένες μελέτες, σύμφωνα με τις οποίες το γεγονός ότι το πηδάλιο δεν βρίσκεται δίπλα στον κεντρικό άξονα αποτελεί σημαντικό παράγοντα αυξήσεως του κινδύνου ατυχημάτων, λόγω της σημαντικής απώλειας της αναγκαίας ορατότητας σε μια προσπέραση, τόσο μπροστά από τον οδηγό, όταν πρόκειται να εντοπίσει οχήματα που κατευθύνονται προς αυτόν από την αντίθετη κατεύθυνση, όσο και πίσω από αυτόν, όταν πρόκειται να εντοπίσει οχήματα που έρχονται πίσω από αυτόν και βρίσκονται στο «τυφλό σημείο».

76 — Η Επιτροπή υπενθυμίζει ορθώς ότι η έλλειψη οδικής ασφάλειας απορρέει από τον συνδυασμό διαφόρων παραγόντων, όπως είναι η κατάσταση των οδικών υποδομών, οι οδηγικές συνήθειες ή η γενική τεχνική κατάσταση του οχήματος.

77 — Η Επιτροπή επισημαίνει ότι άτομα, όπως οι τουρίστες, τα οποία οδηγούν περιστασιακά επιβατικά αυτοκίνητα με σύστημα διευθύνσεως στη δεξιά πλευρά και δεν είναι, επομένως, συνηθισμένα στον ιδιαίτερο χαρακτήρα της οδηγήσεως στη δεξιά πλευρά του δρόμου, αποτελούν μεγαλύτερη απειλή για την οδική ασφάλεια απ' ό,τι τα άτομα που οδηγούν μονίμως τέτοια αυτοκίνητα στη δεξιά πλευρά του δρόμου.

78 — Βλ. σημείο 9 των παρουσών προτάσεων.

79 — Σύμφωνα με έρευνα της Επιτροπής, η κατάργηση εθνικών διατάξεων θα μπορούσε να διαταχθεί και από τον Πολωνό Υπουργό Υποδομών, δεν θα αφορούσε, όμως, τα επιβατικά αυτοκίνητα τα οποία αφορά η προσφυγή κατά παραβάσεως, αλλά θα περιοριζόταν στα ειδικά αυτοκίνητα στα οποία η τοποθέτηση του πηδαλίου στη δεξιά πλευρά είναι απαραίτητη για την ορθή εκτέλεση των εργασιών για τις οποίες προορίζονται (για παράδειγμα, στα οχήματα οδοκαθαρισμού), καθώς και στα οχήματα του προσωπικού του διπλωματικού σώματος.

80 — Βλ. *Συλλογή των Συνθηκών των Ηνωμένων Εθνών*, τόμος 1042, σ. 17, καθώς και http://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-B-19.fr.pdf για την κωδικοποιημένη έκδοση η οποία περιλαμβάνει τις τροποποιήσεις που τέθηκαν σε ισχύ από την 3η Σεπτεμβρίου 1993 και την 28η Μαρτίου 2006.

81 — Παράρτημα το οποίο αφορά τις εξαιρέσεις από την υποχρέωση των κρατών μελών να επιτρέπουν την ελεύθερη διεθνή κυκλοφορία των αυτοκίνητων και ρυμουλκούμενων οχημάτων.

82 — Η Δημοκρατία της Λιθουανίας προσχώρησε στην εν λόγω σύμβαση στις 20 Νοεμβρίου 1991, ενώ η Δημοκρατία της Πολωνίας την υπέγραψε στις 8 Νοεμβρίου 1968 και την κύρωσε στις 23 Αυγούστου 1984.

89. Εντούτοις, το εμπόδιο που δημιουργείται στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων από μια τέτοιας φύσεως υποχρέωση είναι, κατά την άποψή μου, δυσανάλογα επαχθές, καθόσον για την επίτευξη των ίδιων σκοπών θα μπορούσαν να ληφθούν μέτρα του κοινού δικαίου λιγότερο υπερβολικά.

90. Ορθώς η Επιτροπή επισημαίνει συναφώς ότι τα επίδικα μέτρα έχουν αυτόματη και γενική εφαρμογή και ότι δεν λαμβάνεται ιδίως υπόψη το γεγονός ότι το σχετικό όχημα έχει ήδη εγκριθεί και ταξινομηθεί σε κράτος μέλος στο οποίο η κυκλοφορία διεξάγεται στην αριστερή πλευρά ή σε κράτος μέλος στο οποίο η κυκλοφορία διεξάγεται στη δεξιά πλευρά [83]. Οι επίδικες κανονιστικές ρυθμίσεις επιβάλλουν πράγματι δεσμευτικές υποχρεώσεις, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ότι τα μέτρα που έχουν ληφθεί ενδεχομένως στο κράτος μέλος στο οποίο έχει ήδη ταξινομηθεί το όχημα, επίσης με σκοπό την εγγύηση της οδικής ασφάλειας, θα μπορούσαν να είναι ισοδύναμης αποτελεσματικότητας με εκείνα του κράτους μέλους εισαγωγής, ιδίως στην περίπτωση στην οποία το ρεύμα κυκλοφορίας στο πρώτο κράτος μέλος είναι το ίδιο με εκείνο στη Λιθουανία και την Πολωνία.

91. Επιπλέον, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι υφίστανται λιγότερο επεμβατικά μέτρα από αυτά που έλαβαν η Δημοκρατία της Λιθουανίας και η Δημοκρατία της Πολωνίας, τα οποία, πάντως, θα μπορούσαν να βοηθήσουν τους οδηγούς των οχημάτων με πηδάλιο στη δεξιά πλευρά να μετακινούνται ακίνδυνα στην κυκλοφορία που διεξάγεται από τη δεξιά πλευρά του δρόμου.

92. Η Επιτροπή προτείνει διάφορους υποκατάστατους τρόπους, επικαλούμενη κατ' αρχάς τη δυνατότητα να απαγορευθεί απολύτως εκ του νόμου η προσπέραση στις οδούς διπλής κατευθύνσεως χωρίς διαχωριστική νησίδα όσον αφορά αυτού του είδους τα οχήματα, αλλά επισημαίνω εκ προοιμίου ότι θεωρώ την πρόταση αυτή αλυσιτελή, αν όχι επικίνδυνη [84]. Η Επιτροπή προτείνει επίσης να επιβληθεί στα εν λόγω οχήματα να εξοπλιστούν με συστήματα που να διορθώνουν το οπτικό πεδίο του οδηγού, προκειμένου να διευκολύνουν τους ελιγμούς κατά την προσπέραση [85]. Παρά το γεγονός ότι η Δημοκρατία της Λιθουανίας και η Δημοκρατία της Πολωνίας αμφισβητούν το λυσιτελές της δεύτερης αυτής προσεγγίσεως, πρέπει να επισημανθεί ότι ακριβώς τέτοιας φύσεως μέτρα έχουν υιοθετηθεί από τα περισσότερα κράτη μέλη.

93. Πράγματι, σύμφωνα με τα στοιχεία συγκριτικού δικαίου που έχω στη διάθεσή μου, οι κανόνες που ισχύουν στα δύο κράτη μέλη κατά των οποίων ασκήθηκαν οι κρινόμενες προσφυγές κατά παραβάσεως αποτελούν σχετικά μεμονωμένες περιπτώσεις. Η ταξινόμηση των επιβατικών οχημάτων των οποίων το σύστημα διευθύνσεως βρίσκεται στην ίδια πλευρά με την κατεύθυνση της κυκλοφορίας, είτε πρόκειται για νέα είτε για ήδη ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος οχήματα, απαγορεύεται επίσης μόνον στη Λετονία [86], στη Σλοβακία [87] και, σε μικρότερο βαθμό, στην Εσθονία [88].

83 — Βλ., κατ' αναλογίαν, όσον αφορά τις απαιτήσεις που επιβάλλουν τα κράτη μέλη σχετικά με οχήματα ήδη ταξινομημένα σε άλλα κράτη μέλη, απόφαση της 15ης Μαρτίου 2007, C-54/05, Επιτροπή κατά Φινλανδίας (Συλλογή 2007, σ. I-2473, σκέψη 42), και προμνημονευθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Πολωνίας (σκέψεις 44 επ.).

84 — Η Δημοκρατία της Πολωνίας επισημαίνει ότι η απαγόρευση αυτή θα μπορούσε να είναι επικίνδυνη στον βαθμό που τέτοια οχήματα θα έπρεπε να μπορούν να επιχειρούν προσπέραση σε ορισμένες καταστάσεις επείγοντος ή σε περίπτωση που ένα αργό όχημα, όπως είναι τα γεωργικά μηχανήματα, προκαλεί σοβαρή επιβράδυνση της κυκλοφορίας και μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση.

85 — Όπως είναι τα ευρυγώνια κάτοπτρα, οι κάμερες, οι οθόνες ελέγχου ή άλλα συστήματα που εξυπηρετούν την έμμεση όραση.

86 — Βλ. άρθρο 10, παράγραφος 8, υπό 1), του νόμου της 1ης Οκτωβρίου 1997, για την οδική κυκλοφορία (Ceļu satiksmes likums), καθώς και το κυβερνητικό διάταγμα 1080, της 30ής Νοεμβρίου 2010, περί ταξινομήσεως των οχημάτων (Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi).

87 — Βλ. άρθρα 16c, παράγραφος 2, και 17 του νόμου 725/2004 περί των όρων χρησιμοποιήσεως των οχημάτων στην οδική κυκλοφορία (Zákon č. 725/2004 Z. z., o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov).

88 — Βλ. άρθρα 63, παράγραφοι 3 και 6, 73, παράγραφος 11, 80, παράγραφος 3, και 83, παράγραφος 5, του νόμου της 17ης Ιουνίου 2010, περί της οδικής κυκλοφορίας (liiklusseadus), καθώς και τα σημεία 301 των παραρτημάτων 1 και 2 του κανονισμού 42, της 13ης Ιουνίου 2011, περί των τεχνικών απαιτήσεων για τα οχήματα και τα τροχόσπιτα και των απαιτήσεων για τον εξοπλισμό (mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele).

94. Αντιθέτως, σε όλα τα λοιπά κράτη μέλη, η εθνική κανονιστική ρύθμιση είτε δεν περιέχει καμιά απαγόρευση ή περιορισμό όσον αφορά την ταξινόμηση τέτοιων οχημάτων [89], είτε την επιτρέπει ρητώς, ενίοτε με αναφορά στις υποχρεώσεις που απορρέουν από το δίκαιο της Ένωσης [90].

95. Εξ όσων γνωρίζω, σε όλα τα κράτη μέλη, οι διαδικαστικές λεπτομέρειες που προβλέπονται για τέτοιου είδους ταξινομήσεις περιορίζονται, κατά κανόνα, σε προϋποθέσεις ή προσαρμογές τεχνικής κατ' ουσίαν φύσεως, οι οποίες συνδέονται ιδίως, αν όχι αποκλειστικά, με τα συστήματα φωτισμού, έτσι ώστε να μη συσκοτίζεται η όραση των άλλων χρηστών της οδού και να είναι καλύτερα ορατοί οι πεζοί στην άκρη της οδού, ή με τα κάτοπτρα οδηγήσεως, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ευρύτερο πεδίο ορατότητας στον οδηγό [91].

96. Η μετριοπεθέστερη προσέγγιση στα περισσότερα κράτη μέλη καταδεικνύει ότι, στον τομέα τον οποίον αφορούν οι δύο προσφυγές, η προστασία της οδικής ασφάλειας μπορεί να διασφαλιστεί επαρκώς με πρακτικές λιγότερο περιοριστικές από αυτήν που εξαρτά την ταξινόμηση οχήματος με σύστημα διευθύνσεως στη δεξιά πλευρά από τη μεταφορά του συστήματος αυτού στην αριστερή πλευρά. Από την άποψη των Ευρωπαίων πολιτών οι οποίοι επιθυμούν να εισαγάγουν ένα τέτοιο όχημα στη Λιθουανία ή στην Πολωνία, ακόμη και αν η Δημοκρατία της Λιθουανίας ισχυρίζεται —χωρίς, ωστόσο, να προσκομίζει επίσημα αποδεικτικά στοιχεία— ότι η Επιτροπή υπερέβαλε το οικονομικό κόστος που συνεπάγεται αυτή η επιχείρηση μεταφοράς του συστήματος διευθύνσεως, είναι προδήλως λιγότερο δεσμευτική και λιγότερο επαχθής η απλή υποχρέωση ευθυγραμμίσεως των φανών διασταυρώσεως ή η επένδυση σε ένα επιπλέον κάτοπτρο οδηγήσεως.

97. Βεβαίως, όπως υποστηρίζει η Δημοκρατία της Πολωνίας, προκειμένου να εκτιμηθεί αν τηρείται η αρχή της αναλογικότητας σε υποθέσεις οδικής ασφάλειας, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι κάθε κράτος μέλος δύναται να αποφασίζει σε τι επίπεδο και με ποιον τρόπο θέλει να εγγυηθεί την προστασία της ασφάλειας αυτής. Δεδομένου ότι το επίπεδο αυτό μπορεί να ποικίλλει από ένα κράτος μέλος σε ένα άλλο, το περιθώριο εκτιμήσεως που αναγνωρίζεται έτσι στα κράτη μέλη συνεπάγεται ότι το γεγονός και μόνον ότι άλλο κράτος μέλος επιβάλλει επιεικέστερους κανόνες από εκείνους του καθού κράτους μέλους δεν σημαίνει κατ' ανάγκην ότι οι τελευταίοι αυτοί κανόνες είναι δυσανάλογα επαχθείς και, ως εκ τούτου, ασύμβατοι με τους κανόνες για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων [92].

98. Εντούτοις, θεωρώ, υπό το πρίσμα της νομολογίας του Δικαστηρίου [93], ότι τα στοιχεία συγκριτικού δικαίου που εκτέθηκαν ανωτέρω μπορούν εν προκειμένω να αποτελέσουν σοβαρή ένδειξη του υπερβολικού χαρακτήρα των κανονιστικών ρυθμίσεων που αμφισβητούνται με τις προσφυγές κατά παραβάσεως, καθόσον (τα στοιχεία αυτά) καταδεικνύουν ότι άλλα, λιγότερο περιοριστικά μέτρα έχουν τεθεί σε εφαρμογή χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα και μάλιστα από τη μεγάλη πλειονότητα των κρατών μελών της Ένωσης.

89 — Στη Βουλγαρία, στη Γερμανία, στην Ιρλανδία, στην Ελλάδα, στην Κροατία, στην Ιταλία, στη Μάλτα, στην Αυστρία και στη Σλοβενία, μεταξύ άλλων, το ζήτημα δεν αντιμετωπίζεται ρητώς από τις διατάξεις του εθνικού δικαίου σχετικά με την οδική κυκλοφορία και ασφάλεια ή με τα μηχανοκίνητα οχήματα.

90 — Στη Δημοκρατία της Τσεχίας, ο Υπουργός Μεταφορών εξέδωσε τον Μάιο του 2008 ένα ανακοινωθέν, το οποίο εισάγει εξαίρεση από την αρχή του αριστερού συστήματος διευθύνσεως, προκειμένου να τηρηθούν οι απαιτήσεις που επιβάλλονται, μεταξύ άλλων, από την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Ομοίως, στη Φινλανδία, από την 1η Ιανουαρίου 2003, οπότε τέθηκε σε ισχύ ο νόμος περί οχημάτων 1090/2002, ο κανόνας δεν είναι πλέον ότι το σύστημα διευθύνσεως μπορεί να βρίσκεται δεξιά μόνο σε αποκλειστικά απαριθμούμενες περιπτώσεις (για παράδειγμα, στα ταχυδρομικά οχήματα), αλλά ότι το όχημα πρέπει να ανταποκρίνεται στις τεχνικές απαιτήσεις που απορρέουν από τις σχετικές οδηγίες.

91 — Αυτό ισχύει, μεταξύ άλλων, στο Βέλγιο, στη Δημοκρατία της Τσεχίας, στη Δανία, στην Ισπανία, στη Γαλλία, στην Κύπρο, στο Λουξεμβούργο, στις Κάτω Χώρες, στη Ρουμανία, στη Σουηδία και στο Ηνωμένο Βασίλειο.

92 — Προμνημονευθείσα απόφαση C-110/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας (σκέψη 65 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

93 — Βλ., κατ' αναλογίαν, αποφάσεις της 28ης Ιανουαρίου 2010, C-333/08, Επιτροπή κατά Γαλλίας (Συλλογή 2010, σ. I-757, σκέψη 105), και της 9ης Δεκεμβρίου 2010, C-421/09, Humanplasma (Συλλογή 2010, σ. I-12869, σκέψη 41), με τις οποίες το Δικαστήριο δέχθηκε, όσον αφορά τη δημόσια υγεία, ότι η σύγκριση των νομοθετικών ρυθμίσεων διαφόρων άλλων κρατών μελών, ή και όλων ή σχεδόν όλων των λοιπών κρατών μελών, μπορεί να αποδειχθεί λυσιτελής κατά την εκτίμηση της αντικειμενικής δικαιολογήσεως της κανονιστικής ρυθμίσεως ενός κράτους μέλους, ιδίως όσον αφορά την εκτίμηση του αναλογικού χαρακτήρα της ρυθμίσεως αυτής.

99. Θεωρώ ότι και από τα δύο καθών κράτη θα μπορούσαν να έχουν ληφθεί εναλλακτικά μέτρα που να θίγουν λιγότερο την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, δεδομένου ότι δεν αποδεικνύουν, καίτοι φέρουν το σχετικό βάρος αποδείξεως [94], ότι οι κίνδυνοι που μπορούν να συνδεθούν με τα εν λόγω οχήματα στο έδαφός τους διαφέρουν σημαντικά από τους κινδύνους στο έδαφος των άλλων κρατών μελών.

100. Οι στατιστικές που επικαλούνται τα δύο καθών κράτη δεν έχουν συναφώς αποδεικτική δύναμη, καθόσον, στο μέτρο που μπορούν να είναι αποτέλεσμα άλλων παραγόντων που επιδεινώνουν την οδική ασφάλεια [95], δεν αποδεικνύουν ότι το ποσοστό των ατυχημάτων που προκαλούνται στο έδαφός τους από οχήματα των οποίων το σύστημα διευθύνσεως βρίσκεται στη δεξιά πλευρά είναι σημαντικά υψηλότερο σε σχέση με τα ίδιου τύπου ατυχήματα που συμβαίνουν στο έδαφος των κρατών μελών των οποίων η νομοθεσία είναι λιγότερο απαιτητική [96].

101. Για τον ίδιο λόγο ανεπάρκειας των αποδείξεων πρέπει να απορριφθεί το επιχείρημα της Δημοκρατίας της Πολωνίας ότι θα αντιμετώπιζε τόσο μαζική εισροή τέτοιων οχημάτων που θα δημιουργούνταν σημαντικά μεγαλύτερος κίνδυνος στο έδαφός της και θα καθίστατο αναγκαία η επιβολή αυστηρότερων υποχρεώσεων, με συνέπειες πολύ πιο επαχθείς και, ως εκ τούτου, αποτρεπτικές, απ' ό,τι στα περισσότερα κράτη μέλη.

102. Βεβαίως, το Δικαστήριο έχει ήδη δεχθεί ότι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ορισμένες ιδιαιτερότητες του εκάστοτε κράτους μέλους [97] για την εκτίμηση της αναλογικότητας του επίμαχου περιορισμού. Εν προκειμένω, ωστόσο, δεν αποδείχθηκε ότι η θέσπιση των επίδικων κανονιστικών ρυθμίσεων επιβλήθηκε από την ιδιαιτερότητα των δύο καθών κρατών, η οποία συνίσταται στο γεγονός ότι πολλοί από τους υπηκόους τους που μετανάστευσαν στην Ιρλανδία και στο Ηνωμένο Βασίλειο έχουν ιδιαίτερο συμφέρον να εισαγάγουν επιβατικά αυτοκίνητα προερχόμενα από τα τελευταία αυτά κράτη, όταν επιστρέφουν για να εγκατασταθούν μόνιμα στη χώρα καταγωγής τους.

103. Έτσι, φαίνεται ότι τα μέσα που μετήλθαν τόσο η Δημοκρατία της Λιθουανίας όσο και η Δημοκρατία της Πολωνίας, τα οποία συνίστανται στην εξάρτηση της ταξινομήσεως των οχημάτων αυτών από τη μεταφορά του συστήματος διευθύνσεως στη δεξιά πλευρά, είναι δυσανάλογα σε σχέση με τους προβληθέντες σκοπούς της προστασίας της οδικής ασφάλειας και της ανθρώπινης υγείας και ζωής.

104. Λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων αυτών και, ιδίως, δεδομένης της ασυμβατότητας των επίδικων εθνικών μέτρων με την απαίτηση αναλογικότητας που επιβάλλει το δίκαιο της Ένωσης, θεωρώ ότι τα δύο αυτά κράτη μέλη παρέβησαν τις υποχρεώσεις που υπέχουν από τα άρθρα 34 ΣΛΕΕ και 36 ΣΛΕΕ και ότι τα εν λόγω μέτρα δεν πρέπει να διατηρηθούν σε ισχύ.

94 — Πέραν της προμνημονευθείσας νομολογίας σχετικά με την αρχή της αναλογικότητας, στην υποσημείωση 74 των παρουσών προτάσεων, βλ. τη γενικότερη νομολογία σχετικά με την κατανομή του βάρους αποδείξεως στις υποθέσεις προσφυγών κατά παραβάσεως, και ιδίως τις αποφάσεις της 10ης Σεπτεμβρίου 2009, C-416/07, Επιτροπή κατά Ελλάδας (Συλλογή 2009, σ. I-7883, σκέψεις 32 και 33), και της 18ης Οκτωβρίου 2012, C-301/10, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου (σκέψεις 70 έως 72 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

95 — Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το υψηλότερο ποσοστό των ατυχημάτων στη Λιθουανία και την Πολωνία σε σχέση με τα άλλα κράτη μέλη θα μπορούσε να εξηγηθεί από πολλούς λόγους, όπως είναι η κατάσταση των οδικών υποδομών ή η συχνότητα των περιπτώσεων οδηγήσεως σε κατάσταση μέθης στις χώρες αυτές.

96 — Οι στατιστικές που προσκομίζει η Δημοκρατία της Πολωνίας αφορούν τα ποσοστά ατυχημάτων στην εθνική επικράτεια ή επί του αριθμού μεταχειρισμένων οχημάτων που έχουν εισαχθεί από άλλα κράτη μέλη, αλλά δεν κάνουν σαφή διάκριση, όσον αφορά την οδική ασφάλεια, μεταξύ των οχημάτων των οποίων το σύστημα διευθύνσεως βρίσκεται δεξιά και εκείνων των οποίων το ίδιο σύστημα βρίσκεται αριστερά. Η Δημοκρατίας της Λιθουανίας επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat, ο αριθμός των θυμάτων στους δρόμους της Λιθουανίας και της Πολωνίας είναι 2 ή 3 φορές υψηλότερος απ' ότι στα λοιπά κράτη μέλη, χωρίς αυτό να σημαίνει κατ' ανάγκην ότι τα θανατηφόρα ατυχήματα που προκαλούνται από οχήματα με σύστημα διευθύνσεως στη δεξιά πλευρά είναι σαφώς περισσότερα στα δύο αυτά κράτη.

97 — Για παράδειγμα, όσον αφορά τη δημόσια υγεία, οι διατροφικές συνήθειες του εθνικού πληθυσμού (απόφαση της 5ης Φεβρουαρίου 1981, 53/80, Koninklijke Kaasfabriek Eyssen, Συλλογή 1981, σ. 409, σκέψεις 13 και 14).

Δ — *Επί των δικαστικών εξόδων*

105. Κατά το άρθρο 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Επειδή η Επιτροπή ζήτησε την καταδίκη στα δικαστικά έξοδα της Δημοκρατίας της Λιθουανίας και της Δημοκρατίας της Πολωνίας, αντίστοιχα, τα σχετικά αιτήματα πρέπει να γίνουν δεκτά σε περίπτωση που, όπως προτείνω, γίνουν δεκτές οι κρινόμενες προσφυγές κατά παραβάσεως και τα εν λόγω κράτη μέλη ηττηθούν.

106. Κατά το άρθρο 140, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, του Κανονισμού Διαδικασίας, τα κράτη μέλη τα οποία ζήτησαν να τους επιτραπεί να παρέμβουν στις κρινόμενες διαφορές φέρουν τα έξοδά τους.

IV – Πρόταση

107. Κατόπιν των ανωτέρω, προτείνω στο Δικαστήριο να εκδώσει απόφαση με το ακόλουθο διατακτικό:

1) Η Δημοκρατία της Πολωνίας, στην υπόθεση C-639/11, και η Δημοκρατία της Λιθουανίας, στην υπόθεση C-61/12, διατηρώντας σε ισχύ εθνικές διατάξεις από τις οποίες προκύπτει ότι η ταξινόμηση στην επικράτειά τους επιβατικών αυτοκινήτων των οποίων το σύστημα διευθύνσεως βρίσκεται στη δεξιά πλευρά, είτε αυτά είναι νέα είτε έχουν προηγουμένως ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, εξαρτάται από τη μεταφορά του συστήματος διευθύνσεως των αυτοκινήτων αυτών στην αριστερή πλευρά, παρέβησαν τις υποχρεώσεις που υπέχουν δυνάμει του άρθρου 2α της οδηγίας 70/311/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στο σύστημα διευθύνσεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους, όπως έχει μετά την τελευταία τροποποίησή της από την οδηγία 1999/7/ΕΚ της Επιτροπής, της 26ης Ιουνίου 1999, καθώς και του άρθρου 4, παράγραφος 3, της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο), καθώς και δυνάμει των άρθρων 34 και 36 ΣΛΕΕ.

2) Καταδικάζει τη Δημοκρατία της Πολωνίας στα δικαστικά έξοδα στην υπόθεση C-639/11 και τη Δημοκρατία της Λιθουανίας στα δικαστικά έξοδα στην υπόθεση C-61/12.

3) Η Δημοκρατία της Λιθουανίας φέρει τα δικαστικά έξοδα στα οποία υποβλήθηκε λόγω της παρεμβάσεώς της στην υπόθεση C-639/11, ενώ η Δημοκρατία της Εσθονίας και η Δημοκρατία της Πολωνίας φέρουν τα δικαστικά έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν λόγω της παρεμβάσεώς τους στην υπόθεση C-61/12.